



LE TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS LE LONG DE LA ROUTE DE LA MÉDITERRANÉE CENTRALE :



ENJEUX, DÉFIS ET PERSPECTIVES



Les opinions exprimées dans la présente publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas les positions de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM). Les appellations utilisées et la présentation des données dans le rapport n'impliquent pas l'expression d'opinion de la part de l'OIM concernant des faits tels que statut légal, pays, territoire, ville ou zone particulière, ou à propos de leurs autorités, frontières ou confins.

L'OIM croit fermement que les migrations organisées, s'effectuant dans des conditions décentes, profitent à la fois aux migrants et à la société toute entière. En tant qu'organisme intergouvernemental, l'OIM collabore avec ses partenaires au sein de la communauté internationale afin de résoudre les problèmes pratiques de la migration, de mieux faire comprendre les questions de migration, d'encourager le développement économique et social grâce à la migration, et de promouvoir le respect effectif de la dignité humaine et le bien-être des migrants.

Editeur : Organisation internationale pour les migrations
17 route des Morillons
C.P. 17
1211 Genève 19
Suisse
Tél. : +41 22 717 91 11
Fax : +41 22 798 61 50
Courriel : hq@iom.int
Site Web : www.iom.int

Editeur : Organisation internationale pour les migrations
Quartier Badalabougou
Rue Gamal A Nasser , Porte 756
B.P.288
Bamako, Mali
Tél. : +223 20 22 76 97/+223 20 22 76 98
Courriel : iombamako@iom.int
Site Web : mali.iom.int

© 2021 Organisation internationale pour les migrations (OIM)

Tous droits réservés. Aucun élément du présent ouvrage ne peut être reproduit, archivé ou transmis par quelque moyen que ce soit – électronique, mécanique, photocopie, enregistrement ou autres – sans l'autorisation écrite et préalable de l'éditeur.

Table des matières

Résumé exécutif	6
Introduction	16
Méthodologie	18
1. Cadre juridique et politique en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants	21
1. Le cadre juridique de lutte contre le trafic illicite de migrants au niveau international	21
1.1. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants	22
1.2. La protection des migrants faisant l'objet de trafic illicite	22
2. La lutte contre le trafic illicite de migrants au niveau régional	24
2.1. Le Cadre de politique migratoire pour l'Afrique révisé	25
2.2. L'approche commune de la CEDEAO sur la migration	25
2.3. Le partenariat Afrique-Europe	27
3. Cadres juridiques nationaux	27
3.1. Niger	28
3.2. Mali	30
3.3. Libye	32
3.4. Algérie	34
2. Profils et caractéristiques des migrants empruntant la route de la Méditerranée centrale	38
2.1. Origine des migrants empruntant la route de la Méditerranée centrale	38
2.2. Motivations des migrants d'Afrique de l'Ouest	40
3. Profils des acteurs impliqués dans le trafic de migrants	42
3.1. Typologie des acteurs impliqués dans le trafic de migrants	42
3.1.1. Les organisateurs et coordinateurs du trafic illicite de migrants	42
3.1.2. Les transporteurs (conducteurs) et les guides	44
3.1.3. Les recruteurs	45
3.1.4. Autres « prestataires de services »	45
3.1.5. Le rôle des autorités et la corruption	48
3.2. Niveau d'organisation des réseaux de trafiquants	49
3.3. Liens entre le trafic de migrants et d'autres formes de criminalité	52
4. Aperçu des principales routes migratoires et modes opératoires des trafiquants	56
4.1. Mouvements au sein de la CEDEAO	56
4.2. La route entre le Niger et la Libye	57
4.3. La route entre le Niger et l'Algérie	60
4.4. La route entre le Mali et l'Algérie	61
4.5. Destination Europe : la traversée de la Libye et de l'Algérie	63
4.5.1. Transit en Algérie	63
4.5.2. La traversée de la Libye	65
4.6. La traversée de la Méditerranée	67

5.	La dimension économique du trafic illicite de migrants	71
5.1.	Les modes de financement du trafic illicite de migrants	71
5.1.1.	L'option « forfait ».	71
5.1.2.	Le paiement par étape	73
5.1.3.	Le paiement à crédit	74
5.1.4.	Les revenus générés par le trafic illicite de migrants	74
5.1.5.	Sommes générées par le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale	74
5.2.	Une économie plus large autour de la migration : l'exemple d'Agadez	76
6.	Principaux risques encourus par les migrants faisant l'objet de trafic illicite	82
6.1.	La traversée du désert	82
6.2.	Le franchissement des frontières	83
6.3.	Les dangers liés à la traversée de la mer Méditerranée	84
6.4.	L'absence de statut légal comme source de vulnérabilité en Algérie	86
6.5.	Détention et exploitation en Libye	86
6.6.	Du trafic illicite de migrants à la traite des personnes	89
7.	Renforcer la lutte contre le trafic illicite de migrants sur la route de la Méditerranée centrale	92
7.1.	Assurer l'appropriation nationale en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants	92
7.2.	Criminaliser le trafic illicite de migrants	93
7.3.	Détection et arrestation des trafiquants	94
7.4.	Renforcer le contrôle des frontières	95
7.5.	Renforcer la coordination interinstitutionnelle	99
7.6.	Faciliter la coopération entre pays	100
7.7.	Formation et coopération technique	103
7.8.	Collecte, gestion, analyse et partage d'information	104
7.9.	Garantir la protection des personnes faisant l'objet de trafic illicite	105
7.10.	Répondre aux causes profondes de la migration irrégulière	106
	Conclusion	108
	Bibliographie	110

Liste des abréviations

ANLTP/TIM	Agence nationale de lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants (Niger)
BIS	Brigade d'Investigation Spécialisée
BRTMTEH	Brigade de répression du trafic de migrants et de la traite d'êtres humains (Mali)
CEDEAO	Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest
ICMPD	Centre international pour le développement des politiques migratoires
CNCLTP/TIM	Commission nationale de coordination de la lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite des migrants (Niger)
DTM	Matrice de suivi des déplacements
ECI	Équipe conjointe d'investigation
EIIL	État islamique d'Iraq et du Levant
EUBAM Libya	Mission d'assistance de l'Union européenne pour une gestion intégrée des frontières en Libye
EUCAP	Mission de renforcement des capacités de l'Union européenne
GATIA	Groupe autodéfense touareg Imghad et alliés
HCDH	Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme
HCR	Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
MANUL	Mission d'appui des Nations Unies en Libye
MIDAS	Système d'Information et d'Analyse de Données sur la Migration
MLNA	Mouvement de Libération National de l'Azawad
MMC	Centre pour les migrations mixtes
MSPC	Ministère de la sécurité et de la protection civile (Mali).
OIM	Organisation internationale pour les migrations
OIT	Organisation internationale du Travail
ONUDC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
PONAM	Politique nationale de migration (Mali)
SIPAO	Système d'information policière en Afrique de l'Ouest
UA	Union africaine
UNFPA	Fonds des Nations Unies pour la population
UE	Union européenne

Résumé exécutif

La route de la Méditerranée centrale, qui recouvre les mouvements de l'Afrique du Nord à l'Italie en passant par la mer Méditerranée est la plus communément employée par les migrants pour se rendre de manière irrégulière en Europe. On estime qu'entre 2015 et 2019, près de 657'000 migrants seraient arrivés en Italie par cette route. Après un pic en matière d'arrivées de migrants via la route de la Méditerranée centrale en 2016, les mouvements ont considérablement baissé en raison des mesures mises en place dans plusieurs pays de la région pour lutter contre l'immigration irrégulière et le trafic illicite de migrants. Avant d'atteindre les côtes méditerranéennes, la grande majorité des personnes concernées auront eu recours aux services de passeurs pour transiter de l'Afrique subsaharienne vers l'Algérie ou la Libye ; puis pour organiser la traversée de la Méditerranée. D'autres auront recouru aux services de trafiquants dès leur pays d'origine, de sorte que tout aura été pré-arrangé jusqu'à leur arrivée dans un pays européen. Le trafic illicite de migrants vers l'Europe serait ainsi devenu une activité extrêmement lucrative brassant chaque année plusieurs centaines de millions de dollars.

Plusieurs études récentes mettent en avant la professionnalisation croissante des réseaux de trafiquants le long de la route de la Méditerranée centrale, mais aussi les risques de violence liée à la compétition entre différents groupes ainsi que les liens avec d'autres formes de criminalité transnationale organisée, comme le trafic de drogue ou d'arme, voire avec les groupes terroristes. Dans le même temps, la lutte contre le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale est devenue une priorité pour de nombreux États, qu'il s'agisse de lutter contre la criminalité transnationale organisée, de prévenir la migration irrégulière ou d'empêcher de nouvelles tragédies. Les initiatives visant à renforcer les capacités des États le long de la route de la Méditerranée centrale à lutter contre le trafic illicite de migrants se sont multipliées ces dernières années, conduisant à une nette diminution des flux migratoires à travers ce corridor.

Rédigé entre février et septembre 2020 dans le cadre du projet MIRAC mis en œuvre par l'OIM-Mali, le présent rapport propose un état des lieux de la question du trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale, en ce qui concerne plus particulièrement les mouvements depuis l'Afrique de l'Ouest et à travers le Mali et le Niger vers l'Algérie et/ou la Libye, puis vers l'Europe. Le rapport s'adresse d'abord aux autorités nationales de ces quatre pays qui sont particulièrement affectés par le trafic illicite de migrants. La recherche vise à éclairer un certain nombre de questions importantes liées au trafic illicite de migrants depuis l'Afrique de l'Ouest : d'où viennent les migrants et quelles sont leurs motivations ? Comment s'organisent les mouvements de l'Afrique de l'Ouest vers l'Afrique du Nord puis vers l'Europe ? Qui sont les acteurs qui facilitent ces déplacements ? Comment sont-ils organisés ? Quels sont leurs modes opératoires ? Quels sont les enjeux économiques autour du trafic illicite de migrants ? et quels sont les risques que les migrants encourent ? Le rapport examine enfin certaines initiatives visant à soutenir les États concernés dans leur lutte contre le trafic illicite de migrants.

Cadre juridique et politique en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants

- L'Algérie, la Libye, le Mali et le Niger ont accédé à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée ainsi qu'au Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer. Les quatre pays sont également partis aux principaux instruments relatifs aux droits de l'homme, notamment le Pacte international sur les droits économiques, sociaux et culturels et le Pacte international sur les droits civils et politiques. La Libye

- En vertu du Protocole, les États sont tenus de conférer le caractère d'infraction pénale au trafic illicite de migrants. Le Niger est à ce jour le seul des quatre pays à avoir adopté une législation nationale relative à la lutte contre le trafic illicite de migrants.
- Au niveau régional, les États africains ont adopté plusieurs déclarations, y compris conjointement avec l'Union européenne, réaffirmant leur engagement à lutter contre le trafic illicite de migrants. Profils et caractéristiques des migrants empruntant la route de la Méditerranée centrale
- Les ressortissants des pays de l'Afrique de l'Ouest représentaient près de la moitié des flux migratoires le long de la route de la Méditerranée centrale entre 2015 et 2017. Leur proportion s'est ensuite réduite pour atteindre 22% et 15% en 2018 et 2019.
- Plus d'un quart des migrants empruntant la route de la Méditerranée centrale sont des femmes et des enfants. La proportion d'enfant est allée grandissante ces dernières années, pour atteindre 20% des flux migratoires en 2019.
- La plupart des migrants en provenance de pays de l'Afrique de l'Ouest migrent pour des raisons économiques. La distinction entre migration volontaire et migration forcée doit cependant être nuancée ; il est reconnu que la plupart des personnes migrent pour un ensemble complexe de raisons et sous des degrés divers de contrainte.

Profils des acteurs impliqués dans le trafic illicite de migrants

- Les migrants sont susceptibles d'entrer en contact avec un grand nombre de personnes impliquées à des degrés divers dans le trafic illicite de migrants. De manière générale, on distingue entre les organisateurs et coordinateurs du trafic illicite de migrants ; les transporteurs et les guides ; les recruteurs ; et différents autres « prestataires de services » impliqués à des degrés divers dans cette activité.
 - La corruption facilite le trafic illicite de migrants, y compris dans les pays le long de la route de la Méditerranée centrale. La Convention contre la criminalité transnationale organisée impose aux États parties de combattre à la fois la corruption active (promettre, offrir ou accorder un avantage indu à un agent public pour qu'il accomplisse ou s'abstienne d'accomplir un acte) et la corruption passive (acceptation par un agent public d'un avantage indu afin qu'il accomplisse ou s'abstienne d'accomplir un acte).
 - Il y a une importante fragmentation en termes d'acteurs impliqués dans le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale ; il n'y a pas un groupe qui domine le marché mais plutôt une pluralité d'acteurs avec des niveaux variables de coordination.
 - Si des trafiquants sont impliqués également dans d'autres types de trafic tels que le trafic de tramadol ou de carburant, le lien entre trafic illicite de migrants et d'autres formes plus graves de criminalité (trafic d'armes ou de drogue, appartenance à des groupes terroristes) n'a pas fait l'objet d'études et de recherches suffisamment concluantes quant à son ampleur dans la région.
 - Le fait de faciliter les mouvements de personnes entre pays n'est pas toujours perçu comme un crime par les trafiquants eux-mêmes ou par les populations locales. Dans le même ordre d'idée, la brutalité, la violence et l'exploitation des migrants n'est pas inhérente au fait d'être impliqué dans ce type d'activité.
- Aperçu des principales routes migratoires et modes opératoires des trafiquants

- La route de la Méditerranée centrale combine deux routes venant de l'Afrique subsaharienne qui convergent au niveau de la Libye : la route depuis l'Afrique de l'Est (incluant l'Érythrée, le Soudan et dans une moindre mesure la Somalie) ; et la route venant de l'Afrique de l'Ouest et passant par le Mali, le Niger, l'Algérie et/ou la Libye.
- Les routes migratoires évoluent rapidement en fonction de plusieurs facteurs, au premier rang desquels figurent les contrôles mis en place par les autorités pour lutter contre les mouvements irréguliers et le trafic illicite de migrants.
- Le recours à des trafiquants est limité en Afrique de l'Ouest en raison des règles relatives à la liberté de circulation au sein de la CEDEAO. Le recours à des trafiquants est cependant nécessaire
- La route traditionnellement la plus empruntée conduisait les migrants à travers Agadez vers la Libye en passant par Dirkou et Madama au nord du Niger, puis en traversant le sud de la Libye jusqu'à Mourzouk ou Sabha. Les mouvements vers la Libye continuent mais les routes se sont diversifiées pour contourner les contrôles.
- Une autre route devenue plus importante depuis la mise en œuvre de la Loi 2015-36 relative au trafic illicite de migrants au Niger est celle qui conduit du Niger (via Agadez ou Tchinn Tabaraden) jusqu'à Assamaka puis In-Guezzam en Algérie. La grande majorité des personnes qui empruntent cette route sont des Nigériens.
- Les mouvements à travers le Mali ont considérablement diminué depuis le début du conflit armé dans le nord du pays en 2012, mais la route reste importante pour de nombreux migrants d'Afrique de l'Ouest. Tombouctou ou Gao sont les principaux lieux de transit pour les migrants en route pour l'Algérie.
- Les mouvements à travers le désert se font essentiellement à bord de pick up ou de camions en dehors des routes établies.
- La plupart des migrants qui se rendent en Algérie n'ont pas en tête de se rendre en Europe, ou alors restent travailler en Algérie avant de continuer leur route. Si des traversées vers l'Europe prennent place depuis les côtes algériennes, l'Algérie est davantage un pays de transit vers le Maroc, la Tunisie ou la Libye.
- Il existe trois principaux points d'entrée en Libye depuis le Niger ou l'Algérie : la plupart des migrants qui transitent depuis le Niger rentrent en Libye par la frontière sud du pays. Depuis l'Algérie, le passage vers la Libye se fait à travers Ghat ou Ghadames.
- La plupart des migrants qui tentent la traversée de la Méditerranée pour l'Italie partent de la Libye, mais les conditions ont considérablement changé depuis 2017 avec des départs qui sont organisés de manière plus clandestine par des milices locales ou sous leur contrôle.

La dimension économique du trafic illicite de migrants

- L'on sait peu de choses sur les revenus générés par le trafic illicite de migrants, mais l'on estime que le marché pèse plusieurs milliards de dollars par année, dont plusieurs centaines de millions qui iraient dans les poches de trafiquants actifs le long de la route de la Méditerranée centrale.
- Une partie des migrants payent en avance pour un « forfait » garantissant le transfert d'un certain point vers un lieu de destination fixé à l'avance. Le système de forfait est le plus sûr en termes de sécurité pour les migrants, mais il présente un risque financier plus important.

- La grande majorité des migrants d'Afrique de l'Ouest préfèrent organiser le voyage en différentes étapes, auxquels cas le paiement des trafiquants et autres passeurs se fera au fur et à mesure qu'ils avancent le long de route migratoire. Cependant, l'argent dont les migrants disposent initialement s'avère vite insuffisant pour couvrir les coûts du voyage et les migrants peuvent vite devenir vulnérables aux risques d'exploitation.
- Enfin, les migrants peuvent payer le passage à crédit, par exemple une fois qu'ils ont atteint leur destination. Ce type d'arrangement est plus attractif pour ceux qui ont peu de ressources, mais il peut facilement conduire à une forme de servitude pour dettes.
- Il faut noter également l'importance de l'économie liée à la migration dans de nombreux lieux de transit le long de la route de la Méditerranée centrale. Une partie importante de la population dans des zones relativement pauvres le long de la route migratoire vivent des services offerts aux migrants de passage. La lutte contre le trafic illicite de migrants peut mettre en péril leurs moyens d'existence.

Principaux risques encourus par les migrants faisant l'objet de trafic illicite

- Les mouvements le long de la route de la Méditerranée centrale sont caractérisés par un haut niveau de danger ainsi que par un important risque d'abus et de violence à l'égard des migrants.
- Certaines des mesures prises par les gouvernements pour lutter contre le trafic illicite de migrants ont aussi eu pour effet d'exacerber les vulnérabilités des migrants. Pour échapper aux contrôles, les trafiquants sont en effet enclins à prendre davantage de risques, au détriment de la sécurité des migrants.
- Le franchissement des frontières est une autre étape qui présente des risques conséquents pour les migrants qui font l'objet de trafic illicite. Le risque de détection rend d'autant plus nécessaire le recours à des trafiquants.
- La traversée du désert et la traversée de la mer Méditerranée sont des étapes particulièrement périlleuses. S'il y a peu de chiffres concernant les migrants disparus en traversant le Sahara, l'OIM estime qu'au moins 16'571 personnes sont mortes ou ont disparu en tentant la traversée de la Méditerranée centrale entre 2014 et juin 2020.
- Pour les migrants qui réussissent à rentrer en Algérie, d'autres problèmes se posent qui ont essentiellement à voir avec leur manque de statut légal dans le pays. Outre les risques d'exploitation, les migrants peuvent faire l'objet de contrôle et en l'absence de documents ils risquent d'être arrêtés et reconduits à la frontière.
- De nombreux rapports font état de violence et de graves abus (détention, exploitation, violence) à l'encontre de migrants depuis le moment où ils mettent un pied en Libye. Ce type d'abus est facilitée par l'impunité qu'offre l'absence d'autorité et de contrôle sur le territoire libyen.
- Un risque particulièrement important pour les migrants qui font l'objet de trafic illicite le long de la route de la Méditerranée centrale, en Libye mais pas seulement, est de se retrouver dans une situation d'exploitation, qui dans certains cas pourrait être caractérisée comme de la traite de personnes en droit international.

Principales recommandations

Le trafic illicite de migrants est une forme de criminalité transnationale qui touche à divers domaines, y compris la gestion des migrations, le contrôle des frontières ou le respect des droits de l'homme. En raison de ces considérations diverses mais interdépendantes, la lutte contre le trafic illicite de migrants exige une panoplie de réponses nuancées de la part de toutes sortes d'acteurs. Le rapport identifie ainsi dix dimensions importantes en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants qui devraient être renforcées, notamment sur la base des recommandations suivantes :

Assurer l'appropriation nationale en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants

- Le trafic illicite de migrants étant par définition un type de criminalité transnationale, la lutte contre ce phénomène ne pourra pas être menée efficacement tant que tous les pays concernés n'en auront pas fait une priorité. Dans ce contexte, il est essentiel de faire en sorte que les autorités nationales voient qu'il est aussi dans leur intérêt de lutter contre le trafic illicite de migrants et qu'elles prennent des mesures dans ce sens.
- Cela signifie aussi mieux intégrer les priorités nationales des pays concernés dans la réflexion autour de la lutte contre la migration irrégulière et le trafic illicite de migrants. En particulier, les interventions mises en place pour lutter contre le trafic illicite de migrants doivent être basées sur une meilleure compréhension de l'économie politique et des dynamiques à l'œuvre à échelle locale, et prendre en compte la situation des communautés qui bénéficient économiquement de la migration.

Criminaliser le trafic illicite de migrants

- Les enquêtes et la coopération entre États en matière de lutte contre la criminalité transnationale organisée peuvent être compliquées par le fait que les pays ont des cadres législatifs différents et que tous ne criminalisent pas, ou pas de la même manière, le trafic illicite de migrants. Dans ces circonstances, l'adoption de législations nationales en matière de trafic illicite de migrants, conformément aux obligations des États au regard du Protocole contre le trafic illicite de migrants, est un élément fondamental de toute action nationale en matière de justice pénale.
- La lutte contre le trafic illicite de migrants requiert également une certaine harmonisation des lois entre les pays, y compris en ce qui concerne la criminalisation de ce type d'activité. Les États le long de la route de la Méditerranée centrale devraient s'assurer que les définitions qu'ils adoptent soient compatibles avec celle qui figure dans le Protocole relatif au trafic illicite de migrants.
- Des politiques relatives au trafic illicite de migrants devraient être développées en consultation avec les parties prenantes concernées, y compris les organisations internationales et les acteurs de la société civile ; elles devraient inclure des sanctions appropriées pour le délit de trafic de migrants qui soit proportionnelles à la gravité des infractions commises.
- Sur la base de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, les États doivent également prendre des mesures visant à lutter contre la corruption active et passive. La lutte contre le trafic illicite de migrants ne pourra être un succès que si des mécanismes et des mesures de lutte contre la corruption sont mis en application.

Détection et arrestation des trafiquants

- Un autre aspect important des efforts contre le trafic illicite de migrants concerne le renforcement des enquêtes et l'engagement de poursuites contre les réseaux de trafic illicite, de manière à démanteler les organisations criminelles. Des mesures devraient être prises pour renforcer les capacités opérationnelles et judiciaires des services impliqués dans la lutte contre les réseaux criminels organisés.
- Dans de trop nombreux cas, la lutte contre le trafic illicite de migrants se limite à l'arrestation des auteurs pris en flagrant délit plutôt qu'elle ne vise les hauts responsables. Pour démanteler les groupes criminels sur le long terme, y compris remonter aux responsables de trafic illicite de migrants, il est nécessaire de recourir à des techniques d'enquêtes et de poursuites spécifiques qui permettent de détecter les infractions et les suspects et enquêter à leur sujet sans les alerter.

Renforcer le contrôle des frontières

- Le contrôle effectif des frontières est un aspect important de la lutte contre le trafic illicite de migrants. Les frontières des pays situés le long de la route de la Méditerranée centrale sont particulièrement étendues et les pays concernés ont besoin de soutien à la fois financier et technique afin de pouvoir mieux les contrôler. Les autorités en charge du contrôle des frontières ou de l'immigration doivent bénéficier du soutien nécessaire pour remplir leurs tâches.
- Une gestion efficace des frontières implique notamment l'établissement d'un système de contrôle de la validité et de l'authenticité des documents d'identité à l'entrée d'un pays. Davantage d'efforts devraient être faits pour s'assurer que les autorités soient en mesure de vérifier que les personnes originaires de l'espace de la CEDEAO qui pénètrent sur leur territoire ont les bons documents avec eux.
- Si le renforcement de la capacité des États à contrôler leurs frontières est une priorité dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de migrants, toutes les mesures prises pour lutter contre le trafic illicite de migrants doivent être menées dans le plein respect du droit international, en ce qui concerne plus particulièrement le droit international des droits de l'homme et le droit des réfugiés.
- Il est essentiel de reconnaître que la migration entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord est aussi une stratégie de résilience pour des communautés vulnérables, plus particulièrement durant certaines périodes de l'année. Le renforcement des contrôles aux frontières d'une manière qui ne prenne pas en compte cette dimension ne ferait que contribuer à rendre certaines communautés encore plus vulnérables.

Renforcer la coordination interinstitutionnelle

- Un autre défi en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants est de s'assurer que les États ont les structures adéquates en place pour répondre efficacement aux multiples dimensions de ce phénomène. Les enquêtes consacrées au trafic illicite de migrants ne devraient pas impliquer seulement les services de détection et de répression ; la coordination, la consultation des acteurs concernés et l'établissement de partenariats sont indispensables à une lutte efficace contre le trafic illicite de migrants.
- Renforcer le partage d'information et la mise en place de mécanismes permettant d'assurer efficacement la coopération entre différentes autorités impliquées dans la lutte contre le trafic illicite de migrants est essentielle pour lutter efficacement contre le crime transnational organisé. La mise en place au niveau national de cadres de coordination interinstitutionnels, de mémorandums d'accord ou de comités ad hoc pourrait faciliter les consultations et les partenariats.

Renforcer la coopération entre pays

- Une action efficace et globale contre le trafic illicite de migrants repose sur une coopération internationale accrue entre les États situés sur les itinéraires de trafic ou concernés d'une quelconque manière par cette activité. Il est essentiel de promouvoir la coopération des États en matière de prévention et de lutte contre le trafic illicite de migrants, notamment dans le domaine de l'échange d'information, de la coopération entre les services de contrôle aux frontières des États concernés, de la vérification des documents de voyage ou d'identité, ainsi qu'en matière d'enquête et d'entraide judiciaire.
- Conformément aux engagements pris dans le cadre de l'Union africaine, les gouvernements devraient prendre des mesures visant à lever tout obstacle juridique, administratif, sécuritaire, culturel ou technique susceptible d'entraver le renforcement et le bon fonctionnement de la coopération transfrontalière ainsi qu'à faciliter le partage d'information et de renseignements. Les États concernés devraient considérer l'adoption d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux sur ces questions.
- Plusieurs plateformes régionales ont été mises en place qui visent à faciliter la coopération et l'échange d'information entre pays sur les questions relatives à la lutte contre le trafic illicite de migrants (et plus largement contre la migration irrégulière). D'autres types de mécanismes de coopération pourraient être envisagés, y compris l'élaboration de protocoles d'enquête et de plans d'action destinés à promouvoir une conception commune du trafic illicite de migrants et des réponses communes face à ce phénomène ; la désignation d'agents de liaison chargés de coordonner les demandes d'assistance et d'information ; la création de centres de coopération transfrontaliers et des programmes d'échange entre officiers, agents ou magistrats de différents pays visant à faciliter l'échange d'expérience entre praticiens.

Formation et coopération technique

- Il existe des besoins importants en matière de formation sur la question du trafic illicite de migrants, qu'il s'agisse de différencier entre différents types de criminalité transnationale organisée, de renforcer les capacités des autorités en matière de techniques d'enquête, ou de les sensibiliser aux questions relatives à la protection des migrants objets de trafic illicite ou victimes de la traite, entre autres sujets.
- La lutte contre le trafic illicite de migrants devrait être intégrée de manière plus systématique dans le cursus de formation des agents, y compris dans la formation initiale, par exemple au niveau des écoles nationales de police. Il pourrait être envisagé également de former des experts nationaux en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants qui pourraient dispenser des formations sur le long terme et faciliter l'appropriation nationale.
- Développer des programmes de renforcement des capacités des acteurs et d'échange d'expertise au niveau régional pourrait également contribuer à renforcer le niveau de coopération entre les différents pays.
Collecte, gestion, analyse et partage d'information
- Il est nécessaire également de renforcer la base de connaissances en matière de trafic illicite de migrants grâce à des efforts accrus en matière de recherche, de collecte et d'analyse de données quant à l'ampleur de la migration irrégulière et du trafic des migrants, la structure et les modes opératoires des réseaux criminels, et les liens avec d'autres formes de criminalité transnationale organisée.
- La gestion et le partage de l'information est un autre aspect essentiel de la lutte contre le trafic illicite de migrants. Les initiatives visant à assurer la gestion et le partage d'information au niveau national, régional et international devraient être renforcées.

Garantir la protection des personnes faisant l'objet de trafic illicite

- La lutte contre le trafic illicite de migrants doit se focaliser sur les trafiquants et sur les violations perpétrées à l'égard des migrants ; l'objectif ne doit pas être de criminaliser les migrants ou la migration.
- L'un des objectifs du Protocole contre le trafic illicite de migrants est de protéger les droits des migrants et prévenir les pires formes d'exploitation qui sont souvent liées au trafic illicite de migrants. Les autorités ont notamment l'obligation de prendre toutes les mesures appropriées pour protéger les personnes objets d'un trafic illicite contre la mort, la torture ou d'autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants ; pour accorder aux migrants une protection adéquate contre toute violence pouvant leur être infligée par les auteurs du trafic ; et pour accorder une assistance appropriée aux migrants dont la vie ou la sécurité sont mise en danger par le fait qu'ils sont l'objet de trafic.
- Les migrants qui ont fait l'objet de trafic illicite sont les meilleurs témoins dans le cadre de procédures judiciaires. La mise en place de mesures de protection adaptées, incluant une protection et une assistance visant à garantir leur sécurité physique et leur bien-être, notamment à travers l'accès à la nourriture, au logement, aux soins médicaux, aux services consulaires ainsi qu'aux conseils juridiques, leur permettrait de jouer un rôle plus actif dans les enquêtes et les poursuites relatives aux affaires de trafic illicite.

Répondre aux causes profondes de la migration irrégulière

- Il est largement reconnu que le trafic illicite de migrants répond à une demande – le fait que des personnes veulent migrer, dans la plupart des cas pour des raisons économiques, et qu'elles ne peuvent pas le faire par des voies régulières. Pour être durable et efficace, une stratégie de lutte contre le trafic illicite de migrants doit s'accompagner de mesures visant à répondre aux causes profondes de la migration et aux facteurs qui poussent des individus à quitter leur foyer.
- Les mesures visant à répondre aux causes profondes de la migration devraient être accompagnées d'une augmentation des voies régulières de migration vers l'Europe. Cela inclut notamment des mesures pour développer la mobilité de la main d'œuvre, faciliter le regroupement familial ou augmenter le nombre de places de réinstallation disponibles pour les réfugiés.



Introduction

La route de la Méditerranée centrale, qui recouvre les mouvements de l'Afrique du Nord à l'Italie en passant par la mer Méditerranée est la plus communément employée par les migrants pour se rendre de manière irrégulière en Europe.² On estime qu'entre 2015 et 2019, près de 657'000 migrants seraient arrivés en Italie par cette route, pour quelques milliers qui seraient arrivés jusqu'à Malte.³ Avant d'atteindre les côtes méditerranéennes, la grande majorité des migrants auront eu recours aux services de passeurs pour se rendre de l'Afrique subsaharienne vers l'Algérie ou la Libye, puis pour organiser la traversée de la mer Méditerranée. D'autres auront recouru aux services de trafiquants dès leur pays d'origine, de sorte que tout aura été pré-arrangé jusqu'à leur arrivée dans un pays européen. Le trafic illicite de migrants vers l'Europe serait ainsi devenu une activité extrêmement lucrative brassant chaque année plusieurs centaines de millions de dollars. Plusieurs études récentes mettent en avant la professionnalisation croissante des réseaux de trafiquants le long de la route de la Méditerranée centrale, mais aussi les risques de violence liés à la compétition entre différents groupes ainsi que les liens avec d'autres formes de criminalité transnationale organisée, comme le trafic de drogue ou d'arme, voire avec les groupes terroristes.

Le recours à des trafiquants ne garantit pas même d'arriver sain et sauf à destination. La route de la Méditerranée centrale est aussi la route migratoire la plus meurtrière du monde. Selon l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), plus de 20'000 migrants seraient morts ou auraient disparu en tentant la traversée de la Méditerranée depuis 2014 ; sans doute même davantage.⁴ Beaucoup sont « restés » en chemin, comme l'expliquaient avec une certaine pudeur des migrants rencontrés à Agadez dans le cadre de cette recherche, et ne verront jamais les rives de la Méditerranée. La traversée du désert, selon certaines estimations, pourrait en effet être autant, sinon plus meurtrière que la traversée de la mer. Et que dire de la situation en Libye, voire dans une certaine mesure en Algérie, où nombre de migrants seraient victimes d'abus, de violence et d'exploitation aux mains des trafiquants, quand ils ne sont pas tout simplement vendus à d'autres groupes criminels. La lutte contre le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale est devenue une priorité pour de nombreux États, qu'il s'agisse de lutter contre la criminalité transnationale organisée et de prévenir la migration irrégulière, ou d'empêcher de nouvelles tragédies. Les initiatives visant à renforcer les capacités des États le long de la route de la Méditerranée centrale à lutter contre le trafic illicite de migrants se sont multipliées ces dernières années, conduisant à une nette diminution des flux migratoires à travers ce corridor.

² Selon la définition utilisée par l'OIM, le terme « migrant » désigne « toute personne qui quitte son lieu de résidence habituelle pour s'établir à titre temporaire ou permanent et pour diverses raisons, soit dans une autre région à l'intérieur d'un même pays, soit dans un autre pays, franchissant ainsi une frontière internationale. Il englobe un certain nombre de catégories juridiques de personnes bien déterminées, comme les travailleurs migrants ; les personnes dont les types de déplacement particuliers sont juridiquement définis, comme les migrants objets d'un trafic illicite ; ainsi que celles dont le statut et les formes de déplacement ne sont pas expressément définis par le droit international, comme les étudiants internationaux ». Voir OIM, [Qui est un migrant ?](#),

³ En 2014, quelque 170'100 migrants sont arrivés en Italie par la mer (568 à Malte), pour 153'842 migrants en 2015 (105 à Malte), 181'436 en 2016, 119'369 en 2017, 23'370 en 2018 (1'445 à Malte) et 10'565 en 2019.

Source : UNHCR, Operational portal, Mediterranean Situation, <https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean>.

⁴ IOM, Shipwreck off Coast of Libya pushes Migrant Deaths on the Mediterranean Past 20,000 Mark, 3 mai 2020, https://www.iom.int/news/shipwreck-coast-libya-pushes-migrant-deaths-mediterranean-past-20000-mark?mc_cid=b8a1aa86e1&mc_id=6169557ccd.

Après une période d'accalmie, cependant, les mouvements le long de la route de la Méditerranée centrale ont repris, mais dans des conditions différentes. La traversée du Sahara se fait désormais par des routes plus longues, plus difficiles et plus dangereuses ; les départs en bateaux se font de nuit, non seulement depuis la Libye mais de plus en plus également depuis les côtes de l'Algérie, de la Tunisie ou de l'Égypte. Une partie des flux migratoires de la route de la Méditerranée centrale a en outre été détournée vers d'autres pays de la région. La route de la Méditerranée occidentale, qui passe par le Maroc et l'Espagne, est par période plus empruntée que la route de la Méditerranée centrale, mais aussi bien plus chère pour les migrants. Si le prix devenait prohibitif, notait Frontex dans son rapport de 2020, la route de la Méditerranée centrale pourrait redevenir une option pour de nombreux migrants d'Afrique sub-saharienne.⁵

Reste qu'il est extrêmement difficile de prédire ou d'anticiper les développements en matière de trafic illicite de migrants tant ce type d'activité évolue en fonction d'autres considérations. Dans ces circonstances, toute tentative d'analyse de la situation, y compris le présent rapport, ne pourra jamais qu'offrir une « photographie » de la situation à un certain moment dans le temps. Le meilleur exemple en est la récente crise liée à la pandémie de COVID-19 qui a eu un impact considérable sur les mouvements migratoires à travers le monde. Alors que les restrictions à la mobilité se sont multipliées, les mouvements à travers la route de la Méditerranée centrale ont d'abord baissé, entre mars et avril 2020, pour ensuite augmenter de manière notable dans les mois suivants. Entre janvier et août 2020, par exemple, 19'339 migrants sont arrivés jusqu'en Italie, soit bien plus que le nombre d'arrivées (11'471) enregistrées en Italie durant toute l'année 2019.⁶ S'il reste difficile d'établir un lien entre la pandémie de COVID-19 et les conséquences socio-économiques des mesures prises par les gouvernements pour lutter contre la propagation du virus, d'une part, et l'augmentation des mouvements le long de la route de la Méditerranée centrale, d'autre part,⁷ il est clair que les restrictions à la mobilité offrent de nouvelles opportunités pour les acteurs engagés dans le trafic illicite de migrants, dont le rôle est précisément de contourner les restrictions et les obstacles au mouvement.

Rédigé dans le cadre du projet MIRAC mis en œuvre par l'OIM-Mali, le présent rapport propose un état des lieux de la question du trafic illicite de migrants le long de la Méditerranée centrale, en ce qui concerne plus particulièrement les mouvements depuis l'Afrique de l'Ouest et à travers le Mali et le Niger vers le Maghreb, puis vers l'Europe.⁸ Il s'adresse d'abord aux autorités nationales du Mali, du Niger, de l'Algérie et de la Libye, quatre pays qui sont particulièrement affectés par le trafic illicite de migrants ; mais il peut s'adresser aussi à une audience plus large intéressée par les questions relatives aux migrations irrégulières. La recherche vise à éclairer un certain nombre de questions importantes liées au trafic illicite de migrants depuis l'Afrique de l'Ouest : d'où viennent les migrants et quelles sont leurs motivations ? Comment s'organisent les mouvements de l'Afrique de l'Ouest vers l'Afrique du Nord et l'Europe ? Qui sont les acteurs qui facilitent ces déplacements ? Comment sont-ils organisés ? Quels sont leurs modes opératoires ? Quels sont les enjeux économiques autour du trafic illicite de migrants ? et quels sont les risques que les migrants encourent ? Le rapport examine ensuite certaines des initiatives prises par l'Union européenne et les organisations

⁵ Frontex, Risks Analysis for 2020, mars 2020, p. 51.

⁶ HCR, Operational portal, <https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean/location/5205>.

⁷ IOM et HCR, *COVID-19 and mixed population movements: emerging dynamics, risks and opportunities. A UNHCR/IOM discussion paper*, mai 2020.

⁸ Le présent rapport ne couvre donc pas le trafic illicite de migrants depuis l'Afrique de l'Est jusqu'en Libye puis en Europe, qui représente une autre partie importante de la route de la Méditerranée centrale.

internationales qui visent à soutenir les États concernés dans leur lutte contre le trafic illicite de migrants.

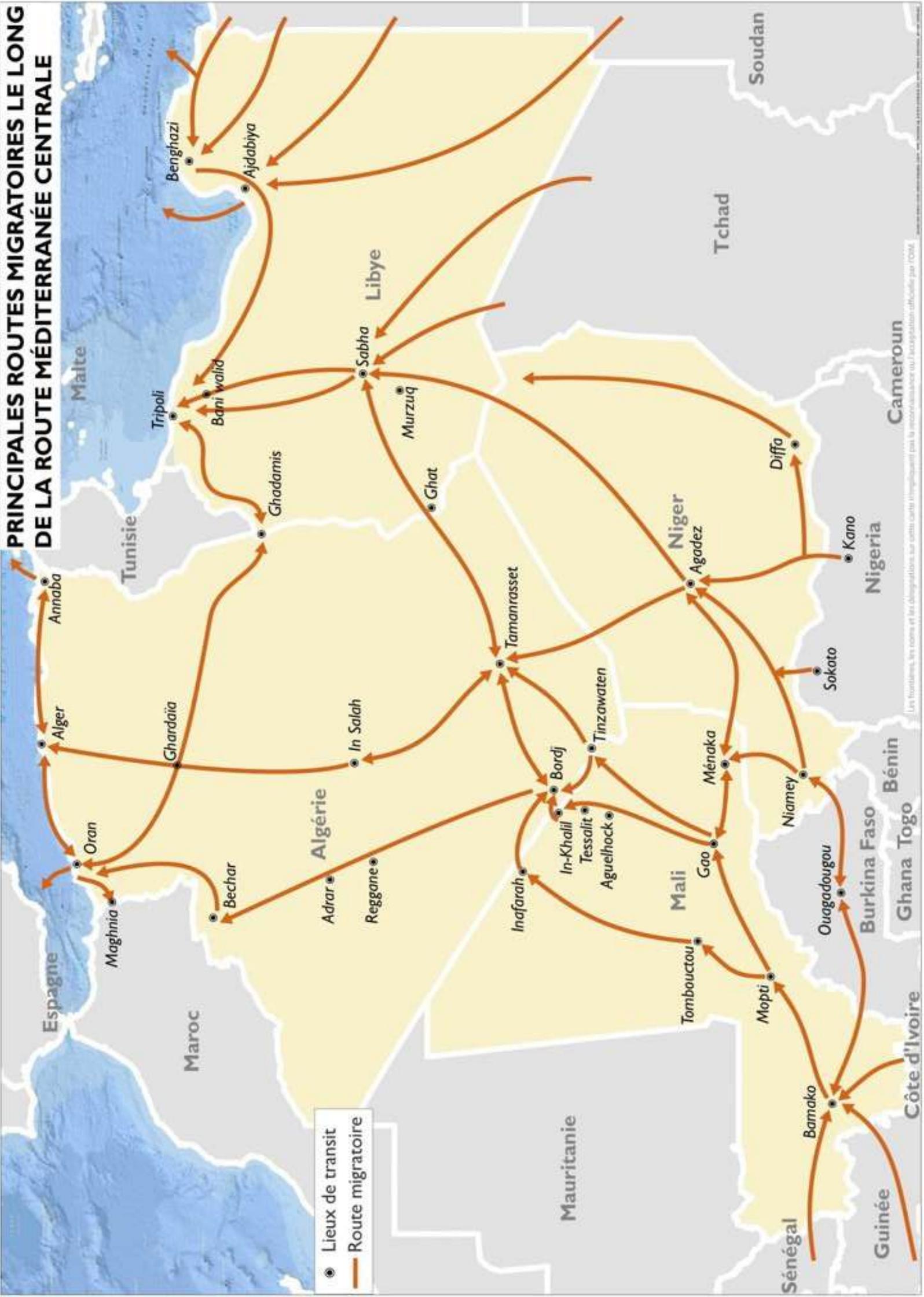
Le trafic illicite de migrants est une forme de criminalité transnationale qui touche à divers domaines, y compris la gestion des migrations, le contrôle des frontières ou le respect des droits de l'homme. En raison de ces considérations diverses mais interdépendantes, la lutte contre le trafic illicite de migrants exige une panoplie de réponses nuancées de la part de toutes sortes d'acteurs. Le rapport identifie ainsi dix dimensions importantes en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants qui devraient être renforcées, à savoir :

1. l'appropriation nationale en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants ;
2. la criminalisation du trafic illicite de migrants ;
3. la détection et l'arrestation des trafiquants ;
4. le renforcement des contrôles aux frontières ;
5. la coordination interinstitutionnelle ;
6. la coopération internationale ;
7. la formation et la coopération technique ;
8. la gestion, l'analyse et le partage d'information ;
9. la protection des migrants faisant l'objet de trafic illicite ;
10. les causes profondes de la migration irrégulière.

Méthodologie

Un nombre important de rapports ont été écrits ces dernières années sur les mouvements migratoires vers l'Europe à travers la Méditerranée. Cependant, malgré l'intérêt suscité la question du trafic illicite demeure encore très mal connue, en raison notamment de son caractère clandestin et du manque de données et d'information sur la façon dont les réseaux opèrent. Les meilleures sources d'information sur le sujet demeurent les migrants eux-mêmes. Ce rapport a été établi sur la base d'une analyse de la littérature sur le sujet, articles académiques et littérature « grise », à laquelle s'ajoutent quelque 50 entretiens conduits au Mali et au Niger avec des migrants ainsi qu'avec des personnes qui facilitent les mouvements de migrants entre le Niger, le Mali, l'Algérie et la Libye. Les entretiens étaient semi-structurés, anonymes, et visaient à mieux comprendre comment les migrants se rendent de leur pays d'origine jusqu'au nord de la Libye ou de l'Algérie, les routes choisies, la façon dont ils établissent le contact avec les trafiquants, l'organisation du voyage, y compris les difficultés rencontrées. Des entretiens ont été conduits également avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales, ainsi qu'avec des représentants des autorités nationales (police, gendarmerie, autorités judiciaires, etc.), directement au Niger, au Mali et en Algérie, et par téléphone pour ce qui est de la Libye.

PRINCIPALES ROUTES MIGRATOIRES LE LONG DE LA ROUTE MÉDITERRANÉE CENTRALE



Les frontières, les noms et les désignations sur cette carte n'impliquent pas la reconnaissance ou l'approbation officielle par l'OMC.



1. Cadre juridique et politique en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants

Cette première section présente le cadre juridique et politique relatif à la lutte contre le trafic illicite de migrants au niveau international et régional ainsi qu'au niveau national pour ce qui est des pays qui font l'objet de cette recherche, à savoir le Mali, le Niger, l'Algérie et la Libye. Au niveau international, la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et son Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air ou mer sont les principaux instruments en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants ; d'autres instruments doivent cependant être pris en compte en ce qui concerne plus spécifiquement la protection des migrants qui font l'objet de trafic illicite. Au niveau régional, l'importance de la lutte contre le trafic illicite de migrants a été réaffirmée à de multiples reprises, que ce soit au niveau de l'Union africaine (UA), de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ou dans le cadre d'une coopération dans le domaine de la migration avec l'Union européenne (UE). Au niveau national, enfin, à ce jour seul le Niger a adopté une loi portant spécifiquement sur le trafic illicite de migrants, mais le Mali pourrait faire de même bientôt.

1. Le cadre juridique de lutte contre le trafic illicite de migrants au niveau international

Au niveau international, les États ont adopté en 2000 la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée qui vise essentiellement à promouvoir la coopération afin de prévenir et de combattre plus efficacement la criminalité transnationale organisée.⁹ Deux protocoles à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée portant sur des sujets plus spécifiques ont été adoptés la même année : le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air (ci-après : le Protocole contre le trafic illicite de migrants)¹⁰ et le Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants (ci-après : le Protocole contre la traite des personnes).¹¹ Les deux protocoles sont connus aussi comme « les protocoles de Palerme ». Ces instruments établissent des modalités générales et spécifiques de coopération et d'assistance aux fins de la prévention, des enquêtes et des poursuites relatives aux infractions visées par leurs dispositions.

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants, qui est entré en force en janvier 2004, est l'instrument le plus important en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants. En ce qui concerne la protection des personnes qui font l'objet de trafic illicite, il faut noter en particulier la Convention relative au statut des réfugiés et les principaux instruments relatifs aux droits de l'homme, en particulier le Pacte international sur les droits économiques, sociaux et culturels (Pacte I)¹² et le Pacte international sur les droits civils et politiques (Pacte II).¹³

⁹ Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 15 novembre 2000 (entrée en vigueur en septembre 2003).

¹⁰ Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 15 novembre 2000 (entré en vigueur en janvier 2004).

¹¹ Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 15 novembre 2000 (entré en force en décembre 2003).

¹² Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, 16 décembre 1966 (entré en vigueur en janvier 1976).

¹³ Pacte international relatif aux droits civils et politiques, 16 décembre 1966 (entré en vigueur en mars 1976).

1.1. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants

L'instrument le plus important en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants est le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer. Le Protocole a pour objet « de prévenir et combattre le trafic illicite de migrants, ainsi que de promouvoir la coopération entre les États parties à cette fin, tout en protégeant les droits des migrants objets d'un tel trafic ». ¹⁴ Les infractions établies conformément au Protocole sont considérées également comme des infractions établies conformément à la Convention contre la criminalité transnationale organisée. Les États parties sont tenus d'harmoniser leur législation avec les dispositions de ces instruments.

Avec 149 États parties au 30 juin 2020, ¹⁵ le Protocole contre le trafic illicite de migrants offre la définition la plus communément acceptée de cette forme de criminalité transnationale organisée. Le trafic illicite de migrants est défini à l'article 3 du Protocole comme « le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État ». ¹⁶ L'article 6 du Protocole ajoute que les États parties sont tenus de conférer le caractère d'infraction pénale, lorsque de tels actes ont été commis intentionnellement et pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou autre avantage matériel, au fait de fabriquer, de procurer, de fournir ou de posséder un document de voyage ou d'identité frauduleux afin de permettre le trafic illicite de migrants; ¹⁷ et au fait de permettre à une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de demeurer dans un État par la fabrication, la procuration, la fourniture ou la détention d'un document de voyage ou d'identité frauduleux, ou par tout autre moyen illégal. ¹⁸

Le trafic illicite de migrants inclut donc une action, soit le fait de faire franchir illégalement la frontière d'un État à une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État, autrement dit à un migrant. Il inclut également une intention - la criminalisation ne couvre que les personnes qui retirent, ou espèrent retirer, « un avantage financier ou un autre avantage matériel » de ce type d'activité. Cela exclut les migrants eux-mêmes ainsi que tout autre personne ou organisation (individus, ONGs, associations locales ou religieuses, etc.) qui pourrait faciliter d'une manière ou d'une autre l'entrée illégale de personnes sur le territoire d'un État pour des raisons humanitaires. Selon les notes interprétatives du Protocole, en effet, la référence à « un avantage financier ou un autre avantage matériel » avait été introduite afin de souligner que l'intention était « d'inclure les activités menées par les groupes criminels organisés pour en tirer un profit » mais aussi « d'exclure les activités des personnes apportant une aide aux migrants pour des motifs humanitaires ou en raison de liens familiaux étroits ». ¹⁹ L'expression couvre un éventail de situations plus large qu'un paiement d'ordre financier, incluant par exemple la gratification sexuelle ou d'autres types de privilèges ou de services.

1.2. La protection des migrants faisant l'objet de trafic illicite

La protection des migrants faisant l'objet de trafic illicite est un aspect important de la lutte contre le trafic illicite de migrants. Les gouvernements ont aussi une obligation de protéger les personnes qui font l'objet de trafic en vertu du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air.

¹⁴ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 2.

¹⁵ Nations Unies, Collection des Traités : https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12-b&chapter=18&clang=fr.

¹⁶ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 3.a)

¹⁷ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 6.1.b).

¹⁸ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 6.1.c).

¹⁹ Assemblée générale des Nations Unies, Notes interprétatives pour les documents officiels (travaux préparatoires) des négociations sur la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, A/55/383/Add.1, 3 novembre 2000.

Le Protocole prévoit en particulier que les migrants ne devraient pas être passibles de poursuites pénales du fait qu'ils ont été l'objet de trafic – une mesure qui illustre le fait que le Protocole vise essentiellement les trafiquants et non pas les migrants eux-mêmes.²⁰ Le Protocole contient une autre disposition concernant spécifiquement la protection et l'assistance des personnes qui font l'objet de trafic illicite.²¹ Il existe enfin une « clause de sauvegarde » qui garantit les autres droits, obligations et responsabilités des États en vertu du droit international, y compris le droit international relatif aux droits de l'homme et le droit international des réfugiés.²²

Le droit international des droits de l'homme et le droit des réfugiés doivent donc également être pris en considération. D'une part, les droits de l'homme et le droit des réfugiés imposent certaines limites aux mesures que les États sont habilités à prendre dans leur lutte contre le trafic illicite de migrants, notamment en ce qui concerne l'interdiction de refoulement. D'autre part, les droits de l'homme, et le droit des réfugiés le cas échéant, garantissent certains droits aux personnes qui font l'objet de trafic illicite.

La Convention relative au statut des réfugiés de 1951 est particulièrement importante dans la mesure où les réfugiés et demandeurs d'asile ont souvent recours à des passeurs et trafiquants lorsqu'ils fuient la persécution ou les conflits armés pour trouver refuge dans un autre pays. Dans ces circonstances, il est impératif de garantir un accès effectif à l'asile et à la protection.²³ Deux articles de la Convention relative au statut des réfugiés sont particulièrement importants à cet égard. D'une part, le principe de non-refoulement, prévu à l'article 33.1 de la Convention et qui prévoit que « aucun des États contractants n'expulsera ou ne refoulera, de quelque manière que ce soit, un réfugié sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques ». ²⁴ D'autre part, le principe de non-pénalisation pour entrée ou présence irrégulière sur le territoire d'un État, prévu à l'article 31.1 de la Convention et qui stipule que les États contractants « n'appliqueront pas de sanctions pénales, du fait de leur entrée ou de leur séjour irréguliers, aux réfugiés », à condition qu'ils arrivent directement du territoire où leur vie ou leur liberté est menacée et qu'ils se présentent sans délai aux autorités.²⁵ Cette disposition avait été ajoutée pour prendre en compte la situation spécifique des réfugiés qui dans leur fuite ne sont généralement pas en mesure de remplir les formalités administratives relatives à l'entrée dans un pays. Le principe de non-refoulement et le principe de non-pénalisation pour entrée ou présence irrégulière sur le territoire d'un État sont les deux dispositions de la Convention relative au statut des réfugiés qui s'appliquent également aux demandeurs d'asile.

Les migrants faisant l'objet de trafic illicite sont également protégés par le droit international des droits de l'homme dès lors qu'ils sont sous la juridiction d'un État, c'est-à-dire dès lors qu'ils sont sur le territoire d'un État ou sous le contrôle d'autorités étatiques. Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, et le Pacte international relatif aux droits civils et politiques contiennent un ensemble de dispositions qui s'appliquent à toute personne, quel que soit son statut légal.

²⁰ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 5. L'Article 6.4. du Protocole précise cependant que « aucune disposition du présent Protocole n'empêche un État partie de prendre des mesures contre une personne dont les actes constituent, dans son droit interne, une infraction ». Des migrants peuvent donc faire l'objet de poursuites pour d'autres types d'infractions prévues en droit interne, notamment pour entrée irrégulière sur le territoire d'un État et violations des lois sur l'immigration.

²¹ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 16.

²² Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 19.

²³ Voir OIM, *Approche globale suivie par l'OIM en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants*, <https://rosanjose.iom.int/site/sites/default/files/Documents/IOM%27s%20Comprehensive%20Approach%20to%20CMS%20-%20e-mail%20version%20-%20FRENCH.pdf>.

²⁴ Convention relative au statut des réfugiés, 28 juillet 1951, Article 33.1.

²⁵ Convention relative au statut des réfugiés, Article 31.1.

Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, et le Pacte international relatif aux droits civils et politiques contiennent un ensemble de dispositions qui s'appliquent à toute personne, quel que soit son statut légal. Cela comprend notamment le droit à la vie, l'interdiction de la torture et des traitements cruels, inhumains ou dégradants, l'interdiction de la détention arbitraire, le droit de quitter tout pays et le droit d'entrer ou de retourner dans son propre pays, un ensemble de garanties judiciaires ou encore le droit qu'à toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mental qu'elle soit capable d'atteindre. A noter également que le principe de non-refoulement se retrouve également dans les droits de l'homme à travers l'article 7 du Pacte II et l'article 3 de la Convention contre la torture. Le principe de non-refoulement sous les droits de l'homme couvre plus particulièrement l'interdiction de renvoyer une personne lorsqu'il y a un risque contre sa vie ou un risque qu'elle soit soumise à la torture ou à un traitement inhumain ou dégradant.

	Algérie	Libye	Mali	Niger
Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée	7 octobre 2002	18 juin 2004	12 avril 2002	30 septembre 2004
Protocole contre la traite des personnes	9 mars 2004	24 septembre 2004	12 avril 2002	30 septembre 2004
Protocole contre le trafic illicite de migrants	9 mars 2004	24 septembre 2004	12 avril 2002	18 mars 2009
Convention relative au statut des réfugiés	21 février 1963	N/A	2 février 1973	25 août 1961
Pacte international sur les droits économiques, sociaux et culturels	12 septembre 1989	15 mai 1970	16 juillet 1974	7 mars 1986
Pacte international sur les droits civils et politiques	12 septembre 1989	15 mai 1970	16 juillet 1974	7 mars 1986

Aperçu de la ratification des principaux instruments en matière de trafic illicite de migrants

2. La lutte contre le trafic illicite de migrants au niveau régional

S'il n'existe pas de traités sur la question plus spécifique du trafic illicite de migrants à l'échelle du continent africain, il existe cependant un certain nombre d'instruments ou de textes adoptés au niveau régional qui constituent un cadre politique en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants. L'Union européenne, qui a fait de la lutte contre la migration irrégulière l'une de ses priorités, joue aussi un rôle important en ce qui concerne la lutte contre le trafic illicite de migrants en Afrique. En réponse à la crise migratoire de 2015 en Mer Méditerranée, les États européens ont en effet mis en place un partenariat en matière de gestion de la migration avec les pays du continent africain.

2.1. Le Cadre de politique migratoire pour l'Afrique révisé

Au niveau de l'Union africaine, par exemple, le Cadre de politique migratoire pour l'Afrique révisé et le plan d'Action pour la période 2018-2030 comprend une section sur la migration irrégulière, incluant une partie sur le trafic illicite de migrants. Tout en notant que le trafic de migrants est lié à d'autres formes de criminalité transnationale organisée, comme la traite des personnes, le document relève que les migrants qui recourent aux services de trafiquants sont souvent extrêmement vulnérables. Dans ces circonstances, le document précise que « les réponses et les politiques du gouvernement face au trafic des personnes devraient, à toutes les étapes, tenir compte des droits humains des migrants ».²⁶ Le Cadre de politique migratoire relève également l'importance des approches régionales et du renforcement des capacités régionales afin de répondre à l'évolution rapide des circonstances, des itinéraires et du mode opératoire des réseaux de trafiquants. Il y est fait mention également de la nécessité de « renforcer la collaboration régionale et internationale entre les pays d'Afrique et d'Europe ».

En matière de stratégie contre le trafic illicite de migrants, le Cadre de politique migratoire recommande aux États-membres de l'UA d'agir sur cinq niveaux, à savoir

- (i) renforcer leur cadre juridique ;
- (ii) améliorer les enquêtes et les poursuites engagées contre les trafiquants de migrants ;
- (iii) protéger les droits des migrants faisant l'objet d'un trafic ;
- (iv) prévenir le trafic de migrants ; et
- (v) renforcer la coopération transnationale dans la lutte contre le trafic de migrants.

2.2. L'approche commune de la CEDEAO sur la migration

Au niveau de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), qui réunit 15 États de la sous-région,²⁷ s'est également dotée d'un cadre politique relatif à la migration. La stratégie de la CEDEAO en matière de migration est décrite dans l'Approche commune de la CEDEAO sur la migration de 2008, qui réaffirme le principe de la libre circulation des personnes à l'intérieur de l'espace CEDEAO.²⁸

L'Approche commune présente la lutte contre le trafic des personnes comme « un impératif moral et humanitaire » et réaffirme la volonté des États membres de la CEDEAO « de lutter contre toute forme d'organisation [...] favorisant le recrutement, le transport et l'exploitation des migrants irréguliers en particulier les femmes et les enfants ». Le document met notamment en évidence l'importance du renforcement de la coopération entre les États membres de la CEDEAO en matière judiciaire et policière ainsi qu'entre les pays d'origine, de transit et de destination afin de « démanteler les organisations criminelles qui contrôlent les trafics au-delà des frontières nationales ».²⁹ A ce jour, cependant, la CEDEAO n'a pas inclus le trafic de migrants parmi ses priorités et dans son plan de travail.

²⁶ UA, Cadre de politique migratoire pour l'Afrique révisé et plan d'Action (2018-2030), 2018, disponible à l'adresse suivante : https://au.int/sites/default/files/documents/35956-doc-au-mpfa_2018-fr.pdf.

²⁷ Le Bénin, le Burkina Faso, le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée Conakry, la Guinée-Bissau, le Liberia, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.

²⁸ La libre circulation des personnes à l'intérieur de l'espace CEDEAO est une composante essentielle de l'intégration régionale. Voir notamment le Traité Révisé de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), 24 juillet 1993, art. 59. Voir aussi le Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, 29 mai 1979, et les quatre Protocoles additionnels : le Protocole Additionnel portant Code de Conduite pour l'application du Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, 6 juillet 1985 ; le Protocole Additionnel relatif à l'exécution de la deuxième étape (droit de résidence) du Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, 1 juillet 1986 ; le Protocole Additionnel modifiant et complétant les dispositions de l'article 7 du Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, 30 juin 1989 ; et le Protocole Additionnel relatif à l'exécution de la troisième étape (droit d'établissement) du Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement, 29 mai 1990.

²⁹ CEDEAO, Approche commune de la CEDEAO sur la migration, 33^{ème} Session ordinaire de la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement, Ouagadougou, 18 janvier 2008.

2.3. Le partenariat Afrique-Europe

La lutte contre la migration irrégulière, y compris le trafic illicite de migrants, est l'une des priorités de la politique européenne en matière de migration.³⁰ En mai 2015, l'Europe se dotait d'un Plan d'action contre le trafic de migrants pour la période 2015-2020, qui note qu'il est « essentiel de coopérer étroitement à l'échelle de l'Union, ainsi qu'avec les pays tiers d'origine et de transit » pour désorganiser les activités des passeurs et les traduire en justice. Dans ce contexte, la gestion des migrations et la lutte contre le trafic illicite de migrants est devenu un aspect clé de la coopération entre l'Union européenne et l'Afrique ; pour comprendre le cadre juridique et politique relatif à la lutte contre le trafic illicite de migrants en Afrique, il est nécessaire de considérer également les initiatives visant à renforcer le partenariat entre l'Afrique et l'Europe dans le domaine de la lutte contre la migration irrégulière.

En novembre 2015, un grand nombre de gouvernements européens et africains s'étaient réunis à l'occasion d'un sommet organisé à La Valette, à Malte, en vue de renforcer la coopération en matière de migration. Les participants au Sommet de La Valette sur la migration se sont notamment engagés à « intensifier les efforts conjoints [...] pour prévenir et combattre le trafic de migrants, éradiquer la traite des êtres humains et lutter contre ceux qui exploitent les personnes vulnérables ».³¹ Le Plan d'action conjoint annexé à la déclaration politique adoptée à La Valette inclut des engagements visant à prévenir la migration irrégulière, le trafic de migrants et la traite des êtres humains et à lutter contre ces phénomènes. Parmi les mesures dans ce sens, le Plan d'action prévoit le développement de cadres législatifs et institutionnels appropriés ; le renforcement de la coopération policière et judiciaire au niveau opérationnel ; le soutien aux autorités chargées de la gestion des frontières ; la mise en place d'unités de police spécialisées dans la lutte contre le trafic de migrants et la traite des êtres humains ; le renforcement des capacités à lutter contre la fabrication et l'utilisation de documents faux et falsifiés ; l'amélioration de la collecte de renseignements et l'échange d'informations ; et la protection des migrants.³²

Une autre décision importante prise à La Valette concernait la mise en place d'un Fonds fiduciaire d'urgence de l'UE en faveur de la stabilité et de la lutte contre les causes profondes de la migration irrégulière et du phénomène des personnes déplacées en Afrique (ci-après « Fonds fiduciaire »).³³ Le Fonds fiduciaire a permis de financer de nombreux projets liés à la stabilisation et à la lutte contre la migration irrégulière dans les régions du Sahel et du lac Tchad, de la Corne de l'Afrique et de l'Afrique du Nord. En juillet 2016, l'Union européenne lançait un nouveau « cadre de partenariat » avec des pays tiers dans le cadre de l'Agenda européen en matière de migration. Liant l'aide au développement et la politique commerciale comme des leviers, le cadre de partenariat visait à assurer une meilleure coopération de certains États clés le long de la route migratoire – l'Éthiopie, le Mali, le Nigéria, le Niger et le Sénégal étaient jugés prioritaires – en matière de lutte contre la migration irrégulière.

³⁰ Voir notamment Commission européenne, Un Agenda européen en matière de migration, COM(2015) 240 final, Bruxelles, 13 mai 2015.

³¹ Voir la Déclaration Politique du Sommet de la Valette, Novembre 2015, <https://www.consilium.europa.eu/media/21840/12-political-declaration-fr.pdf>

³² Plan d'action de la Valette, 11-12 Novembre 2015.

³³ Le Fonds fiduciaire est un outil de financement rapide de l'Union européenne. L'accord instituant le Fonds fiduciaire précise que le Fonds « couvr[e] tous les aspects de la stabilité et contribu[e] à une meilleure gestion des migrations et à la lutte contre les causes profondes des phénomènes de déstabilisation, des déplacements forcés et de la migration irrégulière, notamment en favorisant la résilience, l'égalité des chances, la sécurité et le développement, ainsi qu'en améliorant les perspectives économiques et en luttant contre les violations des droits de l'homme ». *Accord instituant le fonds fiduciaire d'urgence de l'Union européenne en faveur de la stabilité et de la lutte contre les causes profondes de la migration irrégulière et du phénomène des personnes déplacées en Afrique*, novembre 2015, para. 15. Au 31 décembre 2019, les ressources allouées au Fonds fiduciaire s'élevaient à quelque 4,7 milliards d'Euros

L'accent mis sur le retour et la réadmission des migrants dans leur pays d'origine y est considéré comme un élément indispensable pour démanteler le modèle économique des passeurs et des trafiquants.³⁴ Le cadre de partenariat a permis d'atteindre un degré de coopération important entre l'UE et les pays partenaires en matière de gestion des migrations. Plusieurs déclarations conjointes incluant pays européens et africains ont été faites depuis qui réaffirment l'importance de la lutte contre les réseaux de passeurs. Le 3 février 2017, les Chefs d'État et de gouvernement des pays de l'UE adoptaient la Déclaration de Malte concernant les aspects extérieurs des migrations, laquelle définissait un ensemble de priorités pour « remédier à la situation le long de la route de la Méditerranée centrale ».³⁵ Parmi ces priorités, l'intensification de la lutte contre les réseaux de trafic et de traite sur les itinéraires de migration avec pour ambition de « réduire considérablement les flux de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale et pour démanteler le modèle économique des passeurs ». Les mesures envisagées incluaient le renforcement des capacités des autorités libyennes en matière de contrôle des frontières terrestre et maritime et en matière de lutte contre le trafic ; la formation, l'équipement, et le soutien aux garde-côtes nationaux libyens et aux autres agences concernées ; le renforcement de l'action opérationnelle visant à démanteler le modèle économique des passeurs ; ou la surveillance des routes et du déplacement éventuel des activités de passeurs.³⁶

Quelques mois plus tard, le 28 août 2017, les chefs d'État et de gouvernement d'Allemagne, d'Espagne, de France, d'Italie, du Niger et du Tchad, ainsi que le Président du Conseil présidentiel libyen et des représentants de l'Union européenne adoptaient à Paris une Déclaration conjointe intitulée « Relever le défi de la migration et de l'asile » dans laquelle ils soulignaient « leur détermination à travailler avec les pays d'origine et les pays de transit afin de mieux coordonner la lutte contre les réseaux de passeurs en s'appuyant sur les instruments communautaires existants et en les renforçant ».³⁷

Enfin, la volonté de renforcer la coordination en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants et la traite des êtres humains a été réaffirmée plus récemment dans la Déclaration de Niamey sur la coordination de la lutte contre le trafic illicite de migrants et la traite des êtres humains. Sur une initiative du Gouvernement du Niger, la Déclaration de Niamey avait été adoptée en mars 2018 par les Ministres de l'Intérieur et des Affaires étrangères d'Allemagne, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, de l'Espagne, de la France, de la Guinée, de l'Italie, de la Libye, du Mali, de la Mauritanie, du Niger, du Sénégal, du Tchad, ainsi que par un certain nombre d'organisations. La Déclaration institue un mécanisme permanent de suivi des engagements pris pendant la réunion en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants et la traite d'êtres humains.

3. Cadres juridiques nationaux

Peu de pays de l'Afrique de l'Ouest ont mis en place un cadre juridique et une politique de lutte contre le trafic illicite de migrants. Si des initiatives à cet égard sont en cours dans d'autres pays, seul le Niger s'est à ce jour doté d'une législation nationale en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants.

³⁴ Commission européenne, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil et à la Banque européenne d'investissement relative à la mise en place d'un nouveau cadre de partenariat avec les pays tiers dans le cadre de l'Agenda européen en matière de migration, COM(2016) 385 final, 7 juin 2016.

³⁵ Déclaration de Malte des chefs d'État et de gouvernement du Conseil européen concernant les aspects extérieurs des migrations : remédier à la situation le long de la route de la Méditerranée centrale, 3 février 2017.

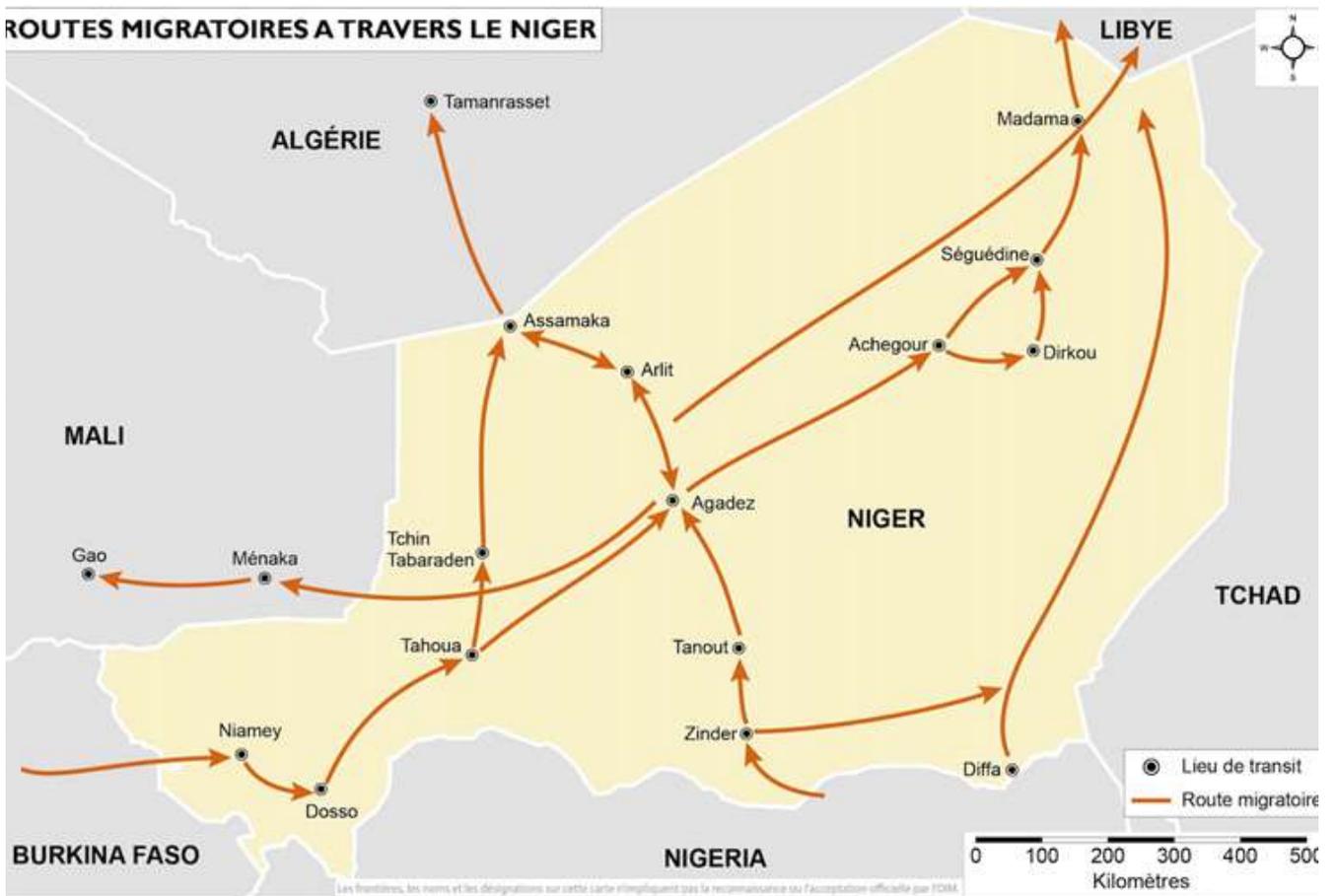
³⁶ *Ibid.*

³⁷ Déclaration conjointe « Relever le défi de la migration et de l'asile », 28 août 2017, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/it/statement_17_2981/STATEMENT_17_2981_FR.pdf.

3.1. Niger

En termes de cadre juridique, le Niger a accédé à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée ainsi qu'au Protocole contre la traite des personnes et au Protocole contre le trafic illicite de migrants. Le pays est également parti à la Convention relative au statut des réfugiés, au Pacte sur les droits économiques, sociaux et culturels, et au Pacte sur les droits civils et politiques. Au niveau domestique, une première ordonnance relative à la lutte contre la traite des personnes avait été adoptée en décembre 2010.³⁸

Cependant, c'est la découverte de 92 corps dans le Sahara en octobre 2013 qui a poussé le Niger à s'engager davantage dans la lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants.³⁹ Le 22 juillet 2014, le Gouvernement nigérien adoptait un plan d'actions national de lutte contre la traite des personnes (qui a été prolongé en attendant l'adoption d'un nouveau projet de plan d'actions pour la période 2019-2023). En mai 2015, il adoptait la Loi No. 2015-36 relative au trafic illicite de migrants qui criminalise notamment les pratiques de ceux qui transportent des migrants à travers le désert vers l'Algérie ou la Libye. La loi relative au trafic illicite de migrants vise essentiellement à punir les trafiquants, à assurer la sécurité des frontières à travers la gestion des flux migratoires et à protéger les migrants. Elle demeure à ce jour la seule loi portant spécifiquement sur le trafic illicite de migrants en Afrique de l'Ouest (en attendant l'adoption d'une loi similaire au Mali).⁴⁰



Carte des routes migratoires à travers le Niger (OIM)

La Loi No. 2015-36 définit le trafic illicite de migrants comme le « fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant, ni un résident permanent de cet État ». ⁴¹ La définition est relativement similaire à celle prévue dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants ; cependant, la loi nigérienne criminalise non seulement le fait d'assurer l'entrée irrégulière au Niger d'une personne qui n'est pas ressortissante ou résident permanent du Niger, conformément à la définition prévue dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants, mais également le fait d'assurer la sortie illégale d'une personne. ⁴² La loi, développée en réaction à la découverte des corps dans le désert, visait en effet davantage les pratiques de ceux transportant des migrants depuis le Niger vers l'Algérie ou la Libye que les personnes qui facilitent le passage irrégulier de migrants vers le Niger.

Les autorités nationales ont en outre créé des structures spécifiques pour lutter contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants, à savoir la Commission nationale de coordination de lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants (CNCLTP/TIM) et l'Agence nationale de lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants (ANLTP/TIM). ⁴³ La CNCLTP/TIM est l'institution nationale compétente pour la conception et l'élaboration de politiques et programmes nationaux de lutte contre le trafic illicite de migrants, quand l'ANLTP/TIM est responsable de la stratégie de mise en œuvre des activités de terrain. La création de ces deux structures, en plus de l'adoption d'une loi relative au trafic illicite de migrants, représente des avancées importantes dans la lutte contre ce type d'activité criminelle au Niger.

³⁸ République du Niger, Ordonnance N°2010-86 du 16 décembre 2010 relative à la lutte contre la traite des personnes, 16 décembre 2010.

³⁹ Voir notamment « Les cadavres de 92 migrants retrouvés dans le désert au Niger », dans Le Monde Afrique, 30 octobre 2013, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2013/10/30/87-cadavres-de-migrants-nigeriens-retrouves-dans-le-desert-pres-de-l-algerie_3505703_3212.html.

⁴⁰ République du Niger, Loi No. 2015-36 du 26 mai 2015 relative au trafic illicite de migrants.

⁴¹ Ibid., Article 3.

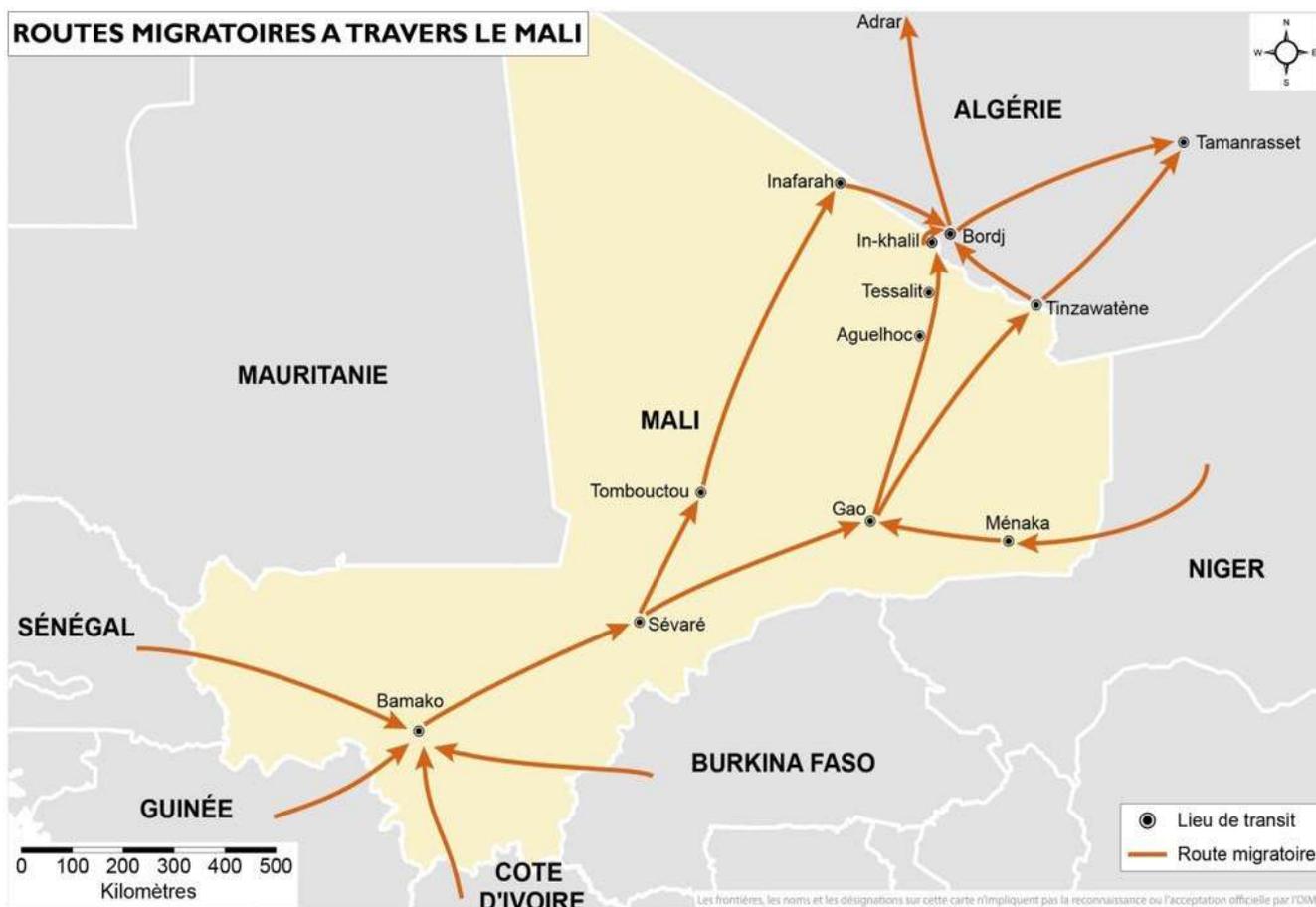
⁴² Ibid., Article 10.

⁴³ Voir République du Niger, Décret N°2012-082/PRN/MJ du 21 mars 2012 déterminant l'organisation, la composition et le fonctionnement de la Commission Nationale de Coordination de Lutte contre la Traite des Personnes (CNCLTP) ; République du Niger, Décret N° 2012-083/PRN/MJ du 21 mars 2012 déterminant

Deux ans après la mise en œuvre de la Loi No. 2015-36 du 26 mai 2015, et dans un contexte où les critiques contre ce texte et son application se sont multipliées, notamment en ce qui concerne certains aspects relatifs aux droits de l'homme ou son adéquation avec les textes de la CEDEAO sur la libre circulation des personnes,⁴⁴ le Niger entreprenait de faire un bilan de sa mise en œuvre. A noter également qu'un Plan d'actions national de lutte contre le trafic illicite de migrants pour la période 2020-2024 développé sous l'égide de la CNCLTP/TIM est également en cours de validation. C'est le premier Plan d'actions dans la région portant spécifiquement sur le trafic illicite de migrants, développé dans le cadre d'une projet commun (PROMIS) entre l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD) et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH).⁴⁵ Entre autres actions, le plan d'actions prévoit une révision de la Loi 2015-36.

3.2. Mali

De manière générale, la question des migrations au Mali a traditionnellement été considérée comme une opportunité pour le développement du pays plutôt que comme une menace pour la sécurité. Comptant une importante diaspora à l'extérieur du pays, le Mali s'intéresse davantage à l'émigration et à la protection de ses propres ressortissants à l'étranger qu'à la présence de personnes étrangères sur son territoire. C'est dans cette optique qu'avait été développée la Politique nationale de migration du Mali (PONAM) en 2014. Les quatre objectifs spécifiques de la PONAM (la protection des migrants, l'organisation et la facilitation de la migration légale, la réinsertion des migrants de retour et la valorisation du rôle de la diaspora dans le développement du Mali) s'adressent prioritairement aux Maliens de l'extérieur ou de retour plutôt qu'aux étrangers.⁴⁶



Carte des routes migratoires à travers le Mali (OIM)

La PONAM a été rédigée et adoptée sous l'égide du Ministère des Maliens de l'Extérieur, l'un des deux Ministères impliqués dans les questions relatives à la migration avec le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile (MSPC). En matière de lutte contre la criminalité transnationale organisée, le Mali a accédé à la Convention contre la criminalité transnationale organisée ainsi qu'à ses deux protocoles en avril 2002. Le pays est également partie à la Convention relative au statut des réfugiés ainsi qu'aux principaux instruments relatifs à la protection des droits de l'homme, notamment le Pacte I et le Pacte II. Le gouvernement a mis en place en 2011 un Comité national de coordination de la lutte contre la traite des personnes et pratiques assimilées, qui est présidé par le Ministère de la Justice. En 2012, le Mali adoptait la Loi No 2012-023 relative à la lutte contre la traite des personnes et les pratiques assimilées. La loi précise que le trafic illicite de migrants constitue une « pratique assimilée » à la traite des personnes et contient certaines dispositions relatives au trafic de migrants.⁴⁷

l'organisation, la composition et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de Lutte contre la Traite des Personnes (ANLTP). L'article 31 de la Loi No. 2015-36 du 26 mai 2015 relative au trafic illicite de migrants confie à la CNCLTP et l'ANLTP les mêmes attributions et missions en matière de coordination de lutte contre le trafic illicite de migrants qu'en matière de lutte contre la traite de personnes.

⁴⁴ Voir notamment la déclaration de fin de mission du Rapporteur spécial des Nations Unies sur les droits de l'homme des migrants, Felipe Gonzalez Morales, lors de sa visite au Niger (1-8 octobre 2018), <https://www.ohchr.org/FR/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=23698&LangID=F>.

⁴⁵ Le projet PROMIS est une initiative conjointe entre l'ONU DC et le HCDH visant à renforcer les capacités des pays d'Afrique de l'Ouest à développer une réponse au trafic illicite de migrants basée sur les droits de l'homme ainsi qu'à répondre efficacement aux violations des droits de l'homme en lien avec la migration irrégulière.

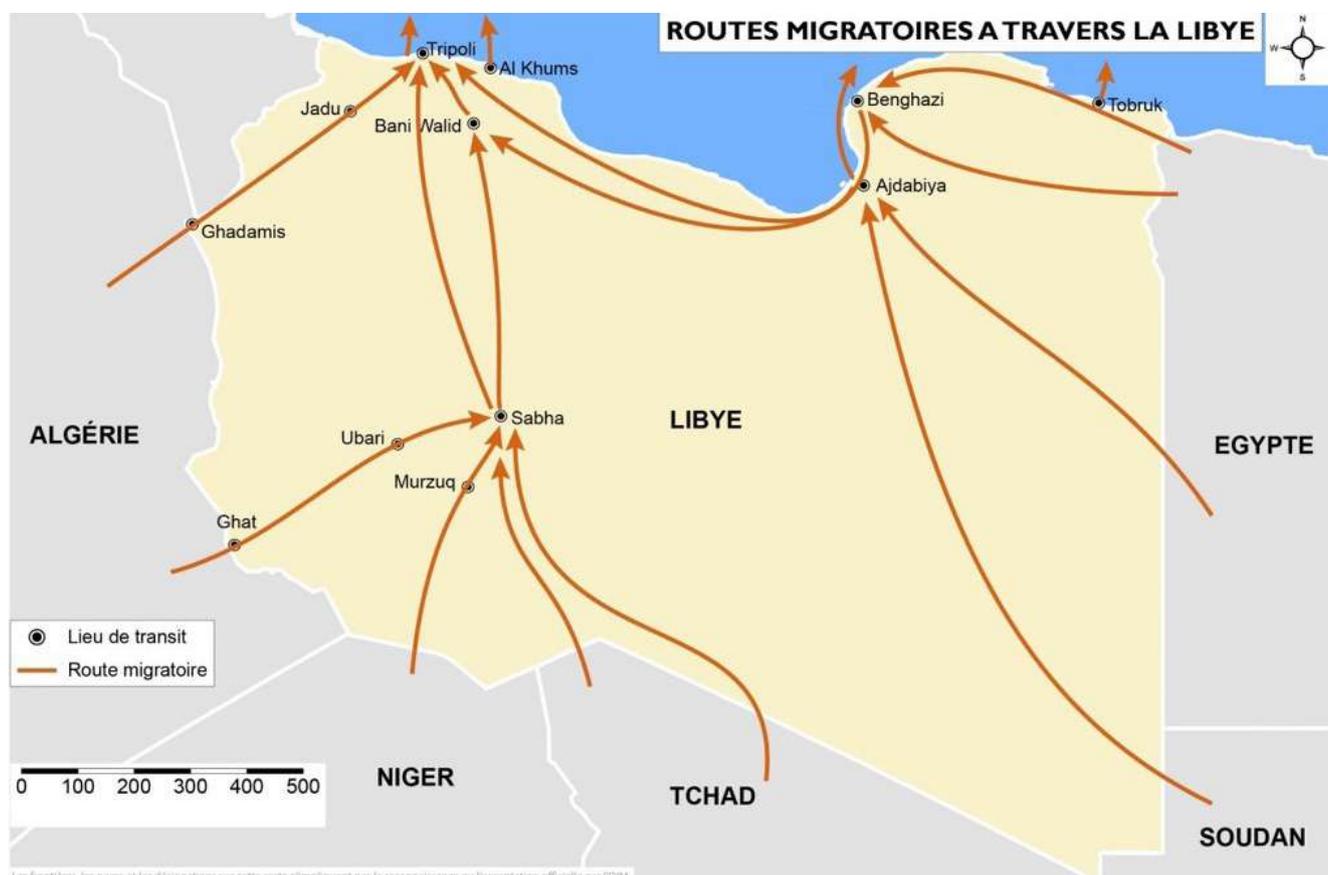
⁴⁶ République du Mali, *Politique Nationale de Migration du Mali*, 2014.

⁴⁷ République du Mali, Loi No 2012-023 du 12 juillet 2012 relative à la lutte contre la traite des personnes et les pratiques assimilées.

Le trafic illicite de migrants est défini dans la Loi No. 2012-23 comme le « fait pour toute personne ou groupe de personnes d'organiser le transport sur terre, air, mer ou fleuve, l'hébergement ou le transit de migrants clandestins afin d'en tirer directement ou indirectement un avantage financier, matériel ou tout autre avantage et que le territoire national serve de zone d'origine, de transit ou de destination ».⁴⁸ La grande différence entre cette définition et la définition prévue dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants est la référence explicite au fait que le territoire national puisse servir de « zone d'origine, de transit ou de destination ». En d'autres termes, comme dans le cas du Niger la loi laisse la possibilité de poursuivre des personnes qui feraient sortir des migrants du territoire - ce qui n'est pas requis par le Protocole contre le trafic illicite de migrants – plutôt que de les faire rentrer dans le pays. La mise en œuvre de la loi a été relativement inconsistante jusqu'à maintenant et seule une poignée de personnes ont semble-t-il été arrêtées en février 2018 en lien avec le trafic de migrants.⁴⁹ La confusion entre le trafic et la traite de personnes dans la Loi No. 2012-023 est considéré comme problématique dans la mesure où il s'agit de deux crimes distincts en droit international. Dans ce contexte, il a été jugé opportun de mieux distinguer entre la traite d'êtres humains et le trafic illicite de migrants, conformément aux deux Protocoles de Palerme. La Loi No. 2012-023 devrait ainsi être abrogée avec l'adoption de deux nouvelles lois portant respectivement sur la traite des personnes et sur le trafic illicite de migrants. Les projets de lois ont été finalisés en 2019 et doivent encore être approuvés par le Parlement. En attendant, la Loi No. 2012-23 demeure la seule loi en place au Mali relative à la lutte contre le trafic illicite de migrants.

3.3. Libye

La Libye a ratifié la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée en Octobre 2002 ; elle a ensuite accédé aux deux protocoles contre le trafic de migrants et la traite de personnes en mars 2004. La Libye n'est pas partie à la Convention relative au statut des réfugiés, mais le pays a ratifié la Convention de l'Organisation de l'Unité africaine régissant les aspects propres aux problèmes des réfugiés en Afrique de 1969. La Libye est également partie aux principaux instruments relatifs aux droits de l'homme, y compris le Pacte I et le Pacte II.



Carte des routes migratoires à travers la Libye (OIM)

Plusieurs lois et décrets réglementent l'immigration en Libye, mais il n'existe à ce jour aucun cadre juridique cohérent régissant la gestion de la migration, qu'il s'agisse des questions relatives aux réfugiés – la Libye n'a pas adopté de législation ni établi de procédures relatives au droit d'asile – ou des questions relatives au trafic et à la traite. La loi la plus pertinente en matière de trafic illicite de migrants est la Loi N°6 de 1987 relative à l'entrée, à la résidence et au départ des étrangers en Libye,⁵⁰ amendée en 2004. La loi criminalise notamment l'entrée, le séjour ou la sortie irrégulière du pays et prévoit une peine d'emprisonnement et/ou une amende ainsi que la déportation pour toute personne qui entre, demeure ou tente de sortir du territoire sans un visa valable.⁵¹ La loi a été amendée en 2004 avec notamment l'ajout d'un nouvel article (19) bis qui criminalise le trafic de migrants (sans le définir) et prévoit une peine d'au moins une année plus une amende pour les personnes impliquées dans l'organisation de ce type d'actes.⁵²

⁴⁸ *Ibid.*, Article 4.

⁴⁹ Conseil de sécurité, Rapport final du Groupe d'experts créé en application de la résolution 2374 (2017) du Conseil de sécurité sur le Mali, S/2018/581, 9 août 2018, para. 139.

⁵⁰ Libye, Law No. (6) of 1987 on organizing the entry, residence, and exit of foreigners in Libya.

⁵¹ Libye, Law No. (6) of 1987 on organizing the entry, residence, and exit of foreigners in Libya, art. 17 et 19.

⁵² Libye, Law No. (2) of 2004 amending certain provisions of Law No. (6) of 1987 on organizing the entry and residence of foreigners in Libya.

Une autre loi à prendre en considération est la Loi N°19 de 2010 sur la lutte contre la migration irrégulière qui prévoit une peine de prison et la déportation pour les migrants en situation irrégulière.⁵³ L'Article (4) de la loi prévoit une peine d'une période maximum d'une année ainsi qu'une amende pour toute personne qui commettrait, en vue d'en tirer un bénéfice matériel ou non-matériel, des actes qui sont essentiellement ceux qui caractérisent le trafic illicite de migrants, y compris le fait de transporter ou de faciliter le transport de migrants irréguliers à l'intérieur du pays. L'article ajoute que s'il devait s'avérer que les personnes concernées faisaient partie d'un groupe organisé pour le trafic de migrants les peines appliquées seraient alors bien plus sévères. La loi stipule en outre que les migrants irréguliers doivent être traités d'une manière humaine et respectueuse de leurs droits et leur dignité.⁵⁴

En 2014, les autorités établissaient le Service de la lutte contre l'immigration illégale, une agence gouvernementale chargée de la lutte contre la migration irrégulière dans le pays. Le mandat du Service de la lutte contre l'immigration illégale prévoit expressément la lutte contre le trafic illicite de migrants, y compris à travers la collecte d'information, le développement et la mise en œuvre de plans visant à combattre le trafic illicite de migrants, la conduite d'enquêtes et l'arrestation de trafiquants.⁵⁵ En pratique cependant, le rôle de cette agence est principalement lié à l'administration des centres de détention pour migrants qui sont placés sous son contrôle.⁵⁶

3.4. Algérie

L'Algérie a ratifié la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée ainsi que le Protocole contre la traite des personnes et le Protocole contre le trafic illicite de migrants. Le pays a également ratifié, entre autres instruments, la Convention relative au statut des réfugiés de 1951 et son Protocole de 1967 ainsi que la Convention de l'Organisation de l'Unité africaine régissant les aspects propres aux problèmes des réfugiés en Afrique de 1969. Au niveau domestique, les priorités de l'Algérie, en termes de contrôle des frontières et de lutte contre la criminalité transnationale organisée, sont davantage liées à la prévention des mouvements de terroristes et au trafic d'armes et de drogue plutôt qu'à la lutte contre le trafic illicite de travailleurs migrants.⁵⁷ Il n'existe pas à ce jour de loi couvrant spécifiquement le trafic illicite de migrants et la traite des personnes mais un projet de loi est en cours de développement. En attendant, la loi la plus pertinente en la matière demeure la Loi No. 08-11 du 21 Jumada Ethania 1429 correspondant au 25 juin 2008 relative aux conditions d'entrée, de séjour et de circulation des étrangers en Algérie.⁵⁸ Si le terme de « trafic illicite » n'apparaît pas dans le texte, la loi reflète certaines des dispositions du Protocole contre le trafic illicite de migrants.

⁵³ Libye, Law No. (19) of 1378 FDP – 2010 AD on Combating Irregular Migration, Article (6).

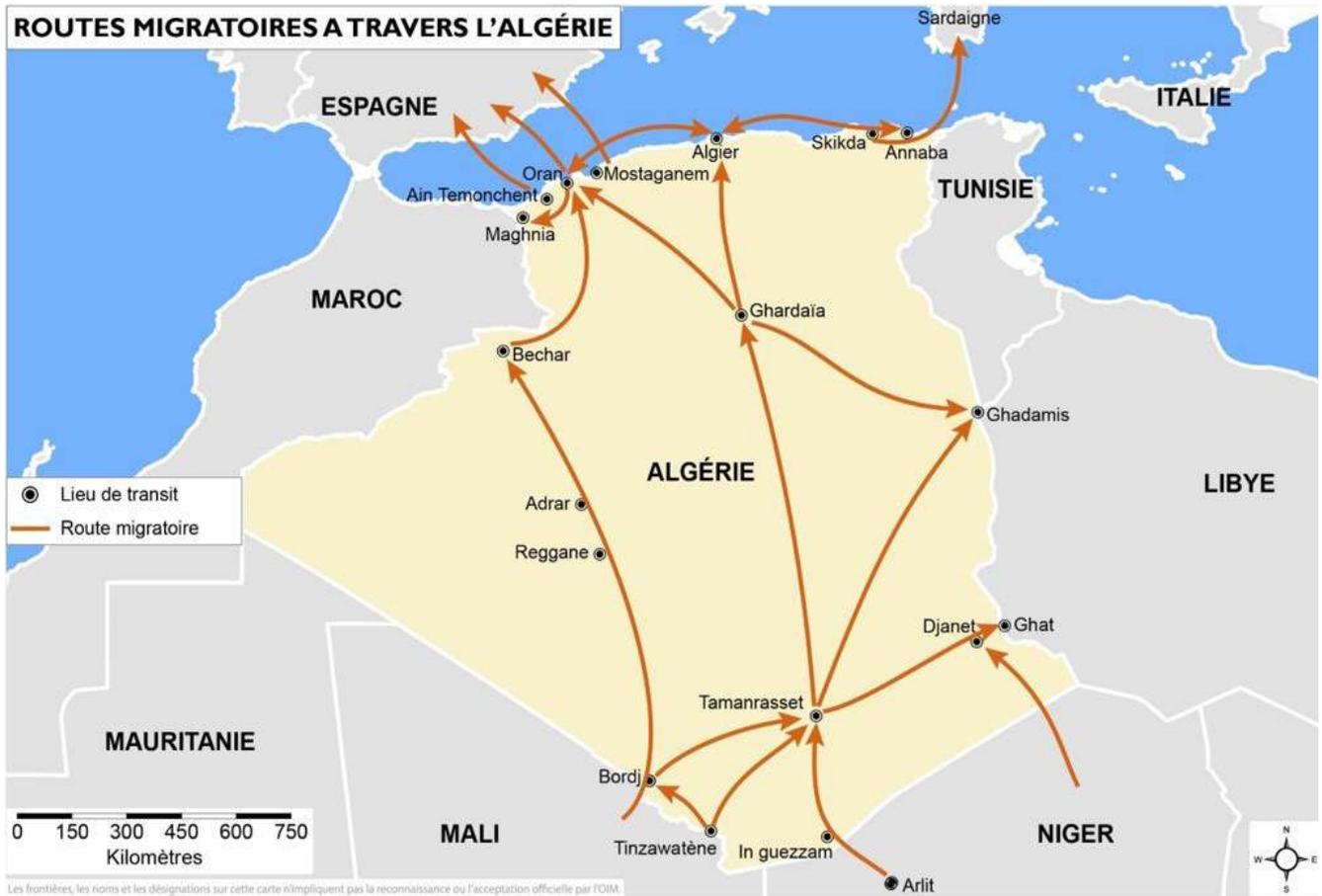
⁵⁴ *Ibid.*, Article (10).

⁵⁵ Libye, Cabinet Decree No. (386) of 2014 on the establishment of an anti-illegal migration agency.

⁵⁶ Floor El Kamouni-Janssen, Nancy Ezzeddine et Jalel Harchaoui, From abuse to cohabitation: A way forward for positive migration governance in Libya, The Global Initiative against Transnational Crime and Clingendael, octobre 2019, p. 20.

⁵⁷ Mark Micallef, Raouf Farrah, Alexandre Bish et Victor Tanner, After the Storm. Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali, The Global Initiative against Transnational Organized Crime, 2019, pp. 40-49.

⁵⁸ Algérie, Loi n° 08-11 du 21 Jumada Ethania 1429 correspondant au 25 juin 2008 relative aux conditions d'entrée, de séjour et de circulation des étrangers en Algérie, 2 juillet 2008.



Carte des routes migratoires à travers l'Algérie (OIM)

La loi prévoit notamment des sanctions, allant de deux à cinq ans d'emprisonnement et une amende allant de 60'000 à 200'000 dinars (environ 500 à 1'500 USD), pour « toute personne qui, directement ou indirectement, facilite ou tente de faciliter l'entrée, la circulation, le séjour ou la sortie de façon irrégulière d'un étranger sur le territoire algérien ». ⁵⁹ La sanction est plus sévère dans certaines circonstances, notamment lorsque l'infraction est commise par plus de deux personnes ; lorsque le nombre de migrants introduits sur le territoire algérien est supérieur à deux personnes ; lorsque l'infraction est commise d'une manière qui expose « directement les étrangers à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente » ; et lorsque l'infraction a pour effet « de soumettre les étrangers à des conditions de vie, de transport, de travail ou d'hébergement incompatibles avec la dignité de la personne humaine ». ⁶⁰ Des sanctions pénales peuvent aussi être prises à l'égard de toute personne, étrangère ou algérienne, qui hébergerait un étranger sans avoir fait une déclaration préalable aux services de sécurité compétents. ⁶¹

Le trafic illicite de migrants est aussi couvert par le Code pénal algérien depuis l'adoption de la révision du code pénal, ⁶² mais seulement lorsqu'il s'agit de faciliter les mouvements irréguliers à partir du territoire algérien. Selon l'Art. 303 bis 30 du Code pénal, est en effet considéré comme trafic illicite de migrants « le fait d'organiser la sortie illégale du territoire national d'une personne ou plus afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou tout autre avantage ». ⁶³ Le trafic illicite de migrants dans ces circonstances est puni d'une peine d'emprisonnement allant de trois à cinq ans et d'une amende allant de 300'000 à 500'000 dinars (environ 2'300 à 4'000 USD). Des peines plus sévères peuvent être prononcées sous certaines circonstances, notamment si la vie ou la sécurité des migrants est mise en danger ou risque de l'être ; lorsque les migrants sont soumis à un traitement inhumain ou dégradant ; ou lorsque l'infraction est commise par plus d'une personne ou par un groupe criminel organisé. ⁶⁴ A noter que le Code de l'aviation civile et le Code maritime algérien prévoient également des peines dans le cas où des acteurs faciliteraient l'embarquement ou le débarquement de passagers sans en avoir l'autorisation. ⁶⁵

⁵⁹ *Ibid.*, Art. 46.

⁶⁰ *Ibid.*, Art. 46.

⁶¹ *Ibid.*, Art. 38.

⁶² Loi n°09-01 du 29 Safar 1430 correspondant au 25 février 2009 modifiant et complétant l'ordonnance n°66-156 du 8 juin 1966 portant code pénal.

⁶³ Algérie, Code pénal, 2015, Art. 303 bis 30.

⁶⁴ *Ibid.*, Art. 303 bis 31 et Art. 303 bis 32.

⁶⁵ Loi n°98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 Correspondant au 27 juin 1998 fixant les règles Générales relatives à l'aviation civile (JORA N°48 du 28-06-1998), Art. 200 et 202.f) ; Loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'Ordonnance n°76/80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime, Art. 545.

Encadré 1 : Le trafic de migrants et la traite d'êtres humains

Bien que souvent confondus, le trafic de migrants et la traite d'êtres humains sont des infractions distinctes sous la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. Il est essentiel de faire la distinction entre les deux phénomènes pour les raisons suivantes :

- les éléments constitutifs des deux infractions sont différents ;
- les sanctions applicables à des personnes déclarées coupables de traite des personnes sont généralement plus graves que dans le cas de personnes déclarées coupables de trafic illicite de migrants ;
- le fait d'être reconnu comme migrant objet d'un trafic ou comme victime de la traite a des implications importantes pour les individus concernés, les victimes de la traite étant davantage protégées.

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, définit le trafic illicite de migrants comme « le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État ».⁶⁶

Selon le Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, la traite des personnes désigne « le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par l'enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre aux fins d'exploitation ».⁶⁷

Il existe quatre différences fondamentales entre le trafic illicite de migrants et la traite des personnes :

1. La traite des personnes implique le recours à la violence, la contrainte ou la tromperie, alors que le trafic illicite de migrants se fait avec le consentement des personnes concernées.
2. La principale source de bénéfice dans le cas de la traite est l'exploitation de personnes, quand les trafiquants offrent aux migrants la possibilité de se rendre dans un pays par des moyens illégaux. La relation entre les trafiquants et les migrants objet d'un trafic s'arrête en principe une fois que les migrants sont arrivés à destination.
3. La traite des personnes peut prendre place à l'intérieur d'un État alors que le trafic illicite de migrants a nécessairement une dimension transnationale exigeant l'entrée illégale dans un pays à partir d'un autre.
4. La traite des personnes représente toujours une violation des droits de l'homme, ce qui n'est pas nécessairement le cas du trafic illicite de migrants qui est d'abord une atteinte à la souveraineté des États (même si de nombreux migrants qui font l'objet de trafic sont victimes d'abus).

⁶⁶ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 3.a)

⁶⁷ *Ibid.*, Article 3.

2. Profils et caractéristiques des migrants empruntant la route de la Méditerranée centrale

Pour les migrants d'origine africaine, la route de la Méditerranée centrale a longtemps été la principale voie migratoire vers l'Europe, avec un nombre croissant de migrants tentant la traversée. En 2012, 15'151 personnes s'étaient rendues en Italie depuis l'Afrique du Nord en passant par la Méditerranée, pour 45'298 personnes en 2013 et plus de 170'000 personnes en 2014. Même si les mouvements par la route dite de la Méditerranée orientale étaient plus importants en 2015, en raison notamment du grand nombre de réfugiés syriens, les flux migratoires le long de la route de la Méditerranée centrale ont continué au même rythme, avec 153'842 personnes arrivées en Italie en 2015 pour 181'436 arrivées en 2016. Le nombre de traversées a ensuite drastiquement diminué à partir du milieu de l'année 2017 suite à la mise en œuvre de mesures visant à limiter les flux migratoires vers l'Europe.⁶⁸ Si près de 119'362 migrants ont fait la traversée en 2017, seules 23'370 personnes sont arrivées en 2018 pour 11'500 arrivées en 2019. Les chiffres, cependant, ne disent rien de la composition des mouvements, qui a considérablement changé au fil des années, et sur les causes de ce phénomène. Cette section revient plus en détail sur la composition des flux migratoires le long de la route de la Méditerranée centrale, avec un accent plus particulier sur les mouvements depuis l'Afrique de l'Ouest.

2.1. Origine des migrants empruntant la route de la Méditerranée centrale

La route de la Méditerranée centrale combine en fait deux routes venant de l'Afrique subsaharienne qui convergent au niveau de la Libye. Il y a, d'une part, des mouvements depuis l'Afrique de l'Est en provenance notamment de pays comme l'Érythrée ou le Soudan et dans une moindre mesure la Somalie. Le Soudan est non seulement un pays d'origine mais aussi un pays de transit important sur ce corridor. La seconde route, qui fait plus particulièrement l'objet de ce rapport, vient de l'Afrique de l'Ouest et passe par le Mali et le Niger avant de rejoindre l'Algérie et/ou la Libye.

2015		2016		2017		2018		2019		2020 ⁶⁵	
Érythrée	39'534	Nigeria	37'551	Nigeria	18'100	Tunisie	5'244	Tunisie	2'700	Tunisie	9'884
Nigeria	22'455	Érythrée	20'718	Guinée	9'700	Érythrée	3'320	Pakistan	1'200	Bangladesh	3'175
Autres	12'776	Guinée	13'345	Côte d'Ivoire	9'500	Iraq	1'744	Côte d'Ivoire	1'100	Algérie	1'125
Mali	12'433	Côte d'Ivoire	12'396	Bangladesh	9'000	Soudan	1'619	Algérie	1'000	Côte d'Ivoire	1'031
Guinée	8'937	Gambie	11'929	Mali	7'100	Pakistan	1'589	Iraq	1'000	Pakistan	1'011
Côte d'Ivoire	8'637	Sénégal	10'327	Érythrée	7'000	Nigeria	1'250	Bangladesh	600	Soudan	799
Syrie	7'448	Mali	1'010	Soudan	6'200	Algérie	1'213	Iran	500	Maroc	619
Bangladesh	6'121	Soudan	9'327	Tunisie	6'100	Côte d'Ivoire	1'064	Soudan	400	Somalie	598
Soudan	5'843	Bangladesh	8'131	Maroc	6'000	Mali	876	Guinée	300	Égypte	587
Somalie	5'041	Somalie	7'281	Sénégal	6'000	Guinée	810	Somalie	300	Guinée	425

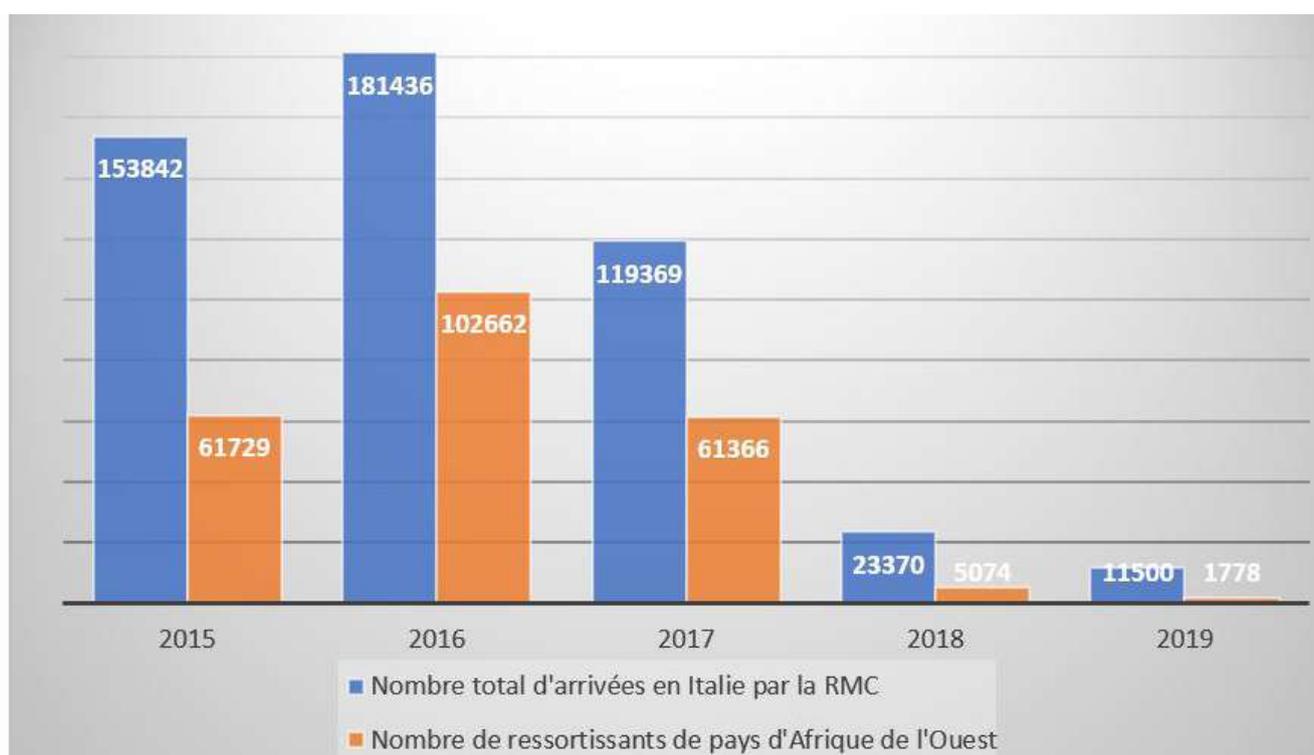
Principaux pays d'origine des migrants empruntant la route de la Méditerranée centrale jusqu'en Italie

La proportion de migrants originaires de pays d'Afrique de l'Ouest et arrivés en Italie était relativement importante entre 2015 et 2017 ; les personnes d'Afrique de l'Ouest représentaient alors près de la moitié des flux migratoires le long de la route de la Méditerranée centrale, en provenance surtout du Nigéria et dans une moindre mesure de la Côte d'Ivoire, de la Guinée, du Mali, du Sénégal et de la Gambie. L'autre partie des migrants venait essentiellement de l'Afrique de l'Est.

⁶⁸ Tous les chiffres relatifs aux mouvements migratoires dans cette section proviennent du site du Haut-Commissariat pour les réfugiés sur la situation en Méditerranée : <https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean>.

⁶⁹ Chiffres pour la période comprise entre le 1er janvier et le 19 octobre 2020.

La diminution drastique du nombre d'arrivées en Italie de migrants en provenance de pays de l'Afrique subsaharienne dès 2017 est le résultat des mesures mises en place par l'Union européenne et ses partenaires dès 2016 pour lutter contre la migration irrégulière, la traite des personnes et le trafic illicite de migrants. Le nombre d'arrivées a ainsi chuté de près de 80% entre 2017 et 2018. En 2019, seules 11'500 arrivées ont été enregistrées. Parmi les personnes concernées, très peu venaient des pays qui ont traditionnellement un haut niveau d'émigration vers l'Europe, comme le Nigeria ou l'Érythrée. La proportion de personnes venant de pays de l'Afrique de l'Ouest dans les flux migratoires tombait à 'seulement' 22% en 2018 et 15% en 2019. Il semble cependant que ces mesures aient eu pour effet de déplacer une partie des flux migratoires de l'Afrique de l'Ouest vers d'autres routes, en particulier la route de la Méditerranée occidentale reliant le Maroc (ou l'Algérie) à l'Espagne.⁷⁰ et dans une moindre mesure la route de la Méditerranée orientale à travers la Turquie et la Grèce.⁷¹



Proportions de personnes originaires de l'Afrique de l'Ouest dans les flux migratoires le long de la route de la Méditerranée centrale

Il existe enfin une troisième 'route' migratoire, relativement limitée mais constante, qui vient s'ajouter aux migrants originaires d'Afrique sub-saharienne ou d'Afrique du nord voyageant le long de la route de la Méditerranée centrale. Un petit nombre de Pakistanais et de Bangladais continuent en effet d'arriver en Italie depuis l'Afrique de l'Ouest et/ou l'Afrique du Nord. Il existe en effet un réseau de trafiquants depuis l'Asie du sud vers l'Europe en passant par l'Afrique (voir encadré 2).

⁷⁰ Maria Fedorova and Tashia Shupert, "Trends and evolving arrival patterns through the Central and Western Mediterranean Routes", dans OIM, Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development and governance, 2020, pp. 41-52.

⁷¹ Frontex, Risk Analysis for 2020, 2020.

A noter également l'importance du nombre de migrants vulnérables, en particulier les femmes et les enfants. Selon les chiffres relatifs aux arrivées par la route de la Méditerranée centrale vers l'Italie, les migrants sont en grande majorité des hommes - la proportion d'homme est restée relativement stable entre 2015 et 2019, représentant entre 70% et 75% des flux migratoires. La proportion de femmes durant cette même période a varié quelque peu entre 10% et 15% des flux alors que la proportion de mineurs a sensiblement augmentée – de 11% en 2015 à 20% en 2019.

2.2. Motivations des migrants d'Afrique de l'Ouest

L'Afrique de l'Ouest a toujours été caractérisée par un haut niveau de mobilité, que ce soit en raison de conflits, des aléas météorologiques, de la pression démographique, de la pauvreté, du manque d'accès aux services ou du manque d'opportunités en termes d'éducation et de travail notamment. Considérant l'importance de la migration dans la région, la mobilité est considérée comme un aspect essentiel du processus d'intégration des États de la sous-région dans le cadre de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest. Sous le régime de la CEDEAO, les citoyens des États de la CEDEAO en possession d'un document de voyage et d'un carnet de vaccination peuvent en principe entrer sans visa dans n'importe lequel des autres États membres pour une durée maximale de 90 jours. Historiquement, la grande majorité des migrants originaires de pays d'Afrique de l'Ouest restent dans l'espace de la CEDEAO et seule une minorité tente de se rendre en Europe. Selon un rapport publié en 2015 par le Centre International pour le Développement des Politiques Migratoires (ICMPD) et l'OIM, plus de 80% des mouvements de population prennent place à l'intérieur de la sous-région, notamment vers les zones humides côtières.⁷²

Depuis les années 70 et le développement du secteur pétrolier en Libye et en Algérie, cependant, de nombreux migrants d'Afrique de l'Ouest sont passés par le Mali et/ou le Niger pour se rendre en Afrique du Nord à la recherche de travail, généralement dans le secteur agricole ou dans la construction.⁷³ Ces mouvements sont largement irréguliers et saisonniers – les migrants voyagent vers les pays du Maghreb sans nécessairement faire l'objet de contrôle aux frontières, puis reviennent chez eux. En dépit de la situation en Libye aujourd'hui, de nombreux migrants d'Afrique de l'Ouest continuent de se rendre en Libye pour y travailler, avec pour beaucoup l'intention de retourner au pays plus tard. Même chose pour l'Algérie, où la grande majorité des personnes se rendant depuis le Niger depuis l'Algérie sont des Nigériens à la recherche de travail.⁷⁴ Un rapport de l'Institut Clingendael de 2017 notait à cet égard que la grande majorité des migrants cherchant à se rendre dans l'un de ces deux pays le considéraient comme leur destination finale.⁷⁵ Ce n'est que plus récemment, suite à la Révolution libyenne en 2011, qu'un plus grand nombre de migrants originaires de la sous-région ont tenté de se rendre vers l'Europe. La plupart des personnes se déplacent pour des raisons économiques et en raison de l'attrait qu'exerce

⁷² ICMPD et OIM, A Survey on migration Policies in West Africa, 2015, p. 23.

⁷³ Voir notamment Hein de Haas, "The Myth of Invasion: the inconvenient realities of African migration to Europe", dans *Third World Quarterly*, Vol. 29, No. 7, 2008, pp. 1305-1322.

⁷⁴ Lorelle Yuen, « Overview of migration trends and patterns in the Republic of the Niger, 2016-2019 », dans OIM, *Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development and governance*, 2020, p. 80.

⁷⁵ Fransje Molenaar et Floor El Kamouni-Janssen, "Turning the tide. The politics of irregular migration in the Sahel and Libya", CRU Report, février 2017, page 16. Voir aussi UNHCR, *Mixed Migration Trends in Libya: Changing Dynamics and Protection Challenges. Evolution of the Journey and Situations of Refugees and Migrants in Southern Libya*, 2017, p. 16.

l'Europe pour une jeunesse africaine qui a peu d'opportunités. Un rapport du Centre pour les migrations mixtes (MMC) publié en novembre 2019 notait par exemple que 91% des migrants en transit dans la région du Liptako-Gourma qui avaient fait l'objet d'un sondage quant à leurs motivations avaient cité des « raisons économiques » pour expliquer leur départ.⁷⁶ Dans le même ordre d'idée, près de 90% des migrants interrogés par l'OIM en Libye en 2019 avait indiqué avoir quitté leur pays d'origine pour des raisons économiques.⁷⁷

Une partie des mouvements le long de la route de la Méditerranée centrale inclut des réfugiés et des demandeurs d'asile qui fuient la persécution ou la violence, même si cette proportion est difficile à quantifier.⁷⁸ Selon les données d'Eurostat, le pourcentage moyen de migrants arrivés en Italie en 2017 et bénéficiant d'une forme de protection dans les pays européens était de 25% pour ceux en provenance des sept pays de l'Afrique de l'Ouest les plus représentés (Nigéria, Guinée, Côte d'Ivoire, Mali, Sénégal, Gambie et Ghana)⁷⁹ Le nombre de réfugiés est cependant plus important en ce qui concerne les personnes provenant de l'Afrique de l'Est. Toujours selon Eurostat, la proportion de personnes bénéficiant d'une forme de protection en Europe était de 74% pour ce qui concernait les personnes originaires de l'Érythrée, de la Somalie et du Soudan. Reste que cette distinction binaire entre migration économique et migration forcée ne rend pas nécessairement bien compte de la réalité. La plupart des personnes migrent pour un ensemble complexe de raisons et sous des degrés divers de contrainte.⁸⁰

Les raisons pour lesquelles les personnes circulent, ainsi que leurs besoins de protection, peuvent également changer au fur et à mesure de leur expérience migratoire. Le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) et l'OIM considèrent que les mouvements à travers le Niger ou le Mali le long de la route de la Méditerranée centrale sont des « mouvements mixtes », soit des mouvements complexes incluant différentes catégories de migrants empruntant les mêmes itinéraires et utilisant les mêmes moyens de transport, parfois avec le concours des mêmes trafiquants. Enfin, une troisième catégorie de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale recouvre les victimes de la traite de personnes. Cela comprend en particulier les femmes qui proviennent du Nigeria et sont envoyées vers la Libye et l'Italie. Le Nigeria, en particulier, est connu pour ses réseaux de victimes de traite. Les routes empruntées pour conduire les femmes vers l'Europe sont les mêmes routes que celles empruntées par les autres migrants.⁸¹

⁷⁶ MMC, "Navigating borderlands in the Sahel. Border security governance and mixed migration in Liptako-Gourma", *MMC Research Report*, novembre 2019, p. 8.

⁷⁷ Tassilo Teppert et Lorenza Rossi, « Migration in Libya post-2016 : recently arrived migrants and refugees who have been in Libya for at least one year », dans OIM, *Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development and governance*, 2020, p. 60.

⁷⁸ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales au Niger et au Mali (février-mars 2020).

⁷⁹ Conseil de sécurité, *Application de la résolution 2380 (2017). Rapport du Secrétaire général, S/2017/761*, 7 septembre 2017, para. 7.

⁸⁰ Matthew Kirwin et Jessica Anderson, "Identifying the factors driving West African Migration", *West African Papers* 17, OECD Publishing, juillet 2018, p. 7.

⁸¹ Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créée par la résolution 1973 (2011) du Conseil de sécurité, S/2018/812*, 5 septembre 2018, para. 47-57.

3. Profils des acteurs impliqués dans le trafic de migrants

Quelles que soient les raisons qui poussent les personnes à s'engager sur la route de la Méditerranée centrale, la vaste majorité des migrants ont recours à des trafiquants à un moment ou à un autre de leur voyage. En 2017 et 2018, Frontex estimait qu'entre 85% et 90% des mouvements irréguliers vers l'Europe à travers la route de la Méditerranée centrale avaient été facilités d'une manière ou d'une autre par des trafiquants.⁸² Le mot « trafiquant » se réfère à un large éventail d'acteurs qui contribuent d'une manière ou d'une autre à faciliter les mouvements irréguliers. De manière générale, les trafiquants existent parce qu'ils répondent à une demande : considérant les disparités économiques entre le sud et le nord, et faute de voies régulières de migration vers les pays occidentaux, de nombreux migrants sont prêts à payer de fortes sommes et à prendre des risques pour se rendre dans d'autres pays.

Depuis l'adoption du Protocole contre le trafic illicite de migrants, le terme « trafiquant » lorsqu'il s'agit de migrants en est venu à prendre une connotation criminelle (les trafiquants sont par exemple qualifiés de « commerçants de la mort » en Algérie). Mais le fait de faciliter les mouvements de personnes entre pays n'est pas toujours perçu de manière aussi négative. En Afrique de l'Ouest, par exemple, le mot « passeur » est beaucoup plus fréquent pour faire référence aux personnes qui sont impliquées dans ce type d'activité. Le terme est plus neutre et reflète le fait que ces personnes ne sont pas nécessairement perçues comme étant engagées dans des activités criminelles. Même chose en Libye où le terme « muhareb » est plus souvent employé, dénotant que les personnes concernées se considèrent comme des « transporteurs » qui fournissent un service.⁸³ Jusqu'à récemment en effet, et cela pourrait être pris en considération dans certaines circonstances, la plupart des trafiquants ou facilitateurs en Afrique de l'Ouest n'avaient pas même conscience d'être en train de commettre une infraction.

3.1. Typologie des acteurs impliqués dans le trafic de migrants

Dans leur tentative de se rendre dans d'autres pays par des voies irrégulières, les migrants sont susceptibles d'entrer en contact avec un grand nombre de personnes impliquées à des degrés divers dans le trafic illicite de migrants – qu'il s'agisse de personnes se livrant à ce type d'activité occasionnellement et pour leur propre compte, de petits réseaux présents dans quelque pays ou de plus larges organisations criminelles. Bien que les activités puissent varier selon les contextes, et quelles que soient les dénominations utilisées, les études sur le trafic de migrants (ainsi que les législations) ont identifié plusieurs rôles-types dans ce processus.⁸⁴

3.1.1. Les organisateurs et coordinateurs du trafic illicite de migrants

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants requiert des États qu'ils confèrent le caractère d'infraction pénale au fait de tenter de commettre une infraction de trafic illicite de migrants, d'y participer, de l'organiser ou de donner des instructions à d'autres personnes pour qu'elles la commettent.⁸⁵ Il faut donc distinguer en premier lieu les personnes qui organisent ou qui coordonnent les activités liées au trafic illicite de migrants, c'est-à-dire les personnes qui ont la responsabilité générale des opérations et qui contrôlent les ressources qui sont utilisées pour le trafic illicite de migrants (logements, véhicules, etc.).

⁸² Frontex, Risk Analysis for 2018, février 2018, p. 35 ; Frontex, Risk Analysis for 2019, février 2019, p. 7.

⁸³ UNHCR, Mixed Migration Trends in Libya: Changing Dynamics and Protection Challenges. Evolution of the Journey and Situations of Refugees and Migrants in Southern Libya, 2017, p. 76.

⁸⁴ Voir notamment ONUDC, A short introduction to migrant smuggling, 2010, pp. 14-16.

⁸⁵ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 6.2.

La mise à disposition d'un bateau pour organiser la traversée de la Méditerranée centrale, par exemple, coûte une somme que peu de personnes peuvent se permettre d'avancer. Outre les ressources qu'elles peuvent mobiliser, ce sont ces personnes qui sont le plus souvent connectées avec d'autres acteurs importants, y compris les autorités ou les groupes armés.⁸⁶ Ces personnes emploient d'autres intermédiaires pour faire le travail et il est généralement extrêmement difficile d'obtenir des informations à charge contre elles et donc de les arrêter. On ne sait que peu de choses sur les personnes qui sont derrière l'organisation de mouvements irréguliers au Niger et au Mali (appelés « Gourous » dans certains pays d'Afrique de l'Ouest). La plupart des personnes qui organiseraient les mouvements à partir du Niger seraient des Nigériens qui opèrent depuis la Libye ou l'Algérie depuis que la Loi de 2015 sur le trafic illicite de migrants a rendu leurs activités illégales, et qui ont des liens des deux côtés des frontières avec les tribus qui contrôlent les zones par lesquelles passent les migrants. Dans la plupart des cas ce sont les mêmes personnes qui contrôlent les « ghettos » où les migrants sont hébergés à Agadez avant d'entreprendre la traversée du désert. La gestion des ghettos a cependant été déléguée à d'autres personnes – les chefs de ghetto - suite à la mise en œuvre de la Loi de 2015 qui rendait cette activité trop dangereuse.⁸⁷ Les chefs de ghetto sont le plus souvent des migrants, ce qui rend les choses plus difficiles pour les autorités en cas d'arrestation ; dans la plupart des cas les personnes concernées seront simplement relâchées.

Il en va de même au Mali, où l'on dispose de peu d'information sur les personnes qui sont derrière les mouvements vers l'Algérie. Les Nations Unies ont identifié certains trafiquants, qui seraient originaires du Mali ou de Guinée, et qui auraient effectivement des liens avec certains groupes armés (MLNA, GATIA) ainsi qu'avec les Forces de sécurité et de défense, ce qui expliquerait leur relative impunité.⁸⁸ Ce sont eux également qui gèrent les logements – appelés « garages » – dans lesquels sont abrités les migrants dans l'attente de leur départ. Ces personnes ne sont pas directement au contact des migrants – elles financent les opérations, versent des pots-de-vin à d'autres personnes pour garantir qu'il n'y aura pas d'interférence, et plus généralement s'assurent que toutes les conditions sont réunies pour conduire les opérations.

En Libye par contre, et plus particulièrement dans le nord le long des côtes, les personnes responsables pour le trafic de migrants sont essentiellement des Libyens, généralement des membres (ou d'anciens membres) des forces armées ou des forces de police.⁸⁹ L'organisation du trafic illicite de migrants dans la région – qu'il s'agisse de la gestion de certains centres de détention pour migrants ou l'organisation de la traversée de la Mer Méditerranée – est désormais étroitement liée aux groupes armés : soit les acteurs responsables du trafic de migrants à travers la Méditerranée opèrent sous le contrôle des groupes armés, soit ce type d'activité a été repris par les milices elles-mêmes. Ces groupes gèrent souvent toutes les activités criminelles dans les zones sous leur contrôle – le trafic de migrants, certes, qui rapporte de l'argent, mais aussi et surtout la contrebande de carburant, qui représente la plus grande source de revenus pour eux, ainsi que le trafic d'armes et le trafic de drogue.

⁸⁶ ONUDC, *A short introduction to migrant smuggling*, *op. cit.*, p. 14.

⁸⁷ Entretien avec des acteurs travaillant sur la question du trafic illicite de migrants au Niger (mars 2020).

⁸⁸ Conseil de Sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts créé en application de la résolution 2374 (2017) du Conseil de sécurité sur le Mali*, S/2018/581, 9 août 2018, para, 138-143.

⁸⁹ Voir notamment Frontex, *Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report*, 2016, 2017, pp. 17-18 ; Conseil de Sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011)*, S/2017/466, 1 juin 2017, para. 258.

3.1.2. Les transporteurs (conducteurs) et les guides

Même s'ils ne sont pas eux-mêmes derrière l'organisation des mouvements de personnes, les transporteurs sont directement impliqués dans le trafic illicite de migrants. Ce sont eux en effet qui gèrent la partie opérationnelle du trafic et assurent le transfert effectif de migrants d'un point de la route à un autre – qu'il s'agisse de traverser le désert, de passer ou d'éviter des contrôles, ou de franchir des frontières.⁹⁰ Ce sont eux qui conduisent les camions et les véhicules et/ou accompagnent les migrants à pied lors du passage des frontières. Ce sont eux également qui, bien souvent, font le lien avec d'autres intermédiaires ou d'autres transporteurs et guides en charge d'une autre partie de la route migratoire. Les transporteurs ou les guides sont généralement des personnes originaires de la région et qui connaissent parfaitement le terrain. Ils peuvent travailler pour un ou plusieurs organisateurs à la fois, mais ils peuvent aussi se livrer à ces activités pour leur propre compte s'ils en ont l'occasion.

Les transporteurs et les guides jouent un rôle crucial dans le sens où ils ont littéralement la vie des migrants dans leurs mains. Dans de nombreux cas, ils facilitent les mouvements comme prévu d'entente avec les migrants et les organisateurs. Par définition, le trafic de migrants est en effet une transaction commerciale entre un client et un fournisseur de service basée sur la confiance et il demeure en théorie dans l'intérêt des trafiquants de remplir leur part du contrat s'ils veulent jouir d'une bonne réputation et obtenir d'autres clients. On relèvera que pour les migrants, les trafiquants sont souvent perçus comme des acteurs qui peuvent assurer leur protection plutôt que comme les responsables d'abus. Dans d'autres cas, cependant, les trafiquants peuvent effectivement abuser de leur position de force et mettre en danger la vie et la sécurité des migrants. De nombreux abus commis par des transporteurs ont été rapportés, qu'il s'agisse de dépouiller les migrants de leurs affaires ; de les forcer à appeler leur famille pour opérer des transferts d'argent (extorsion) ; d'abandonner les migrants dans le désert, ou de les remettre à d'autres groupes responsables de traite d'êtres humains en Libye.⁹¹

Dans la région Sahélo-Saharienne, les groupes nomades qui ont la connaissance et l'expérience du désert jouent un rôle fondamental dans le trafic de migrants. Deux groupes semblent être particulièrement importants dans l'organisation des mouvements à travers le Niger vers l'Algérie et la Libye. Les Toubous, d'une part, sont essentiellement présents dans la région entre le nord du Niger, le sud de la Libye et la frontière avec le Tchad. Ce sont eux qui généralement transportent les migrants à travers le désert depuis le nord du Niger vers la Libye, reliant Dirkou dans la région d'Agadez à Sebha en Libye en passant par les villes de Qatrun et Murzuq. Au Niger, les Toubous représentent une infime partie de la population, de l'ordre de 0,4% selon les statistiques officielles.

Les Touaregs, d'autre part, contrôlent essentiellement la partie du nord du Niger qui s'étend d'Agadez vers les frontières de l'Algérie et de la Libye, y compris la Passe de Salvador au carrefour des trois pays. Il se dit que de nombreux Touaregs qui étaient engagés dans les rebellions touarègues au Niger (1990-1996 ; 2007-2009) se seraient reconvertis en « passeurs » ayant trouvé dans le trafic de migrants entre le Niger et l'Algérie une activité relativement lucrative. Ce sont les Touaregs en effet qui effectuent l'essentiel des mouvements entre les deux pays. Les villes de Ghat et de Ubari au sud-ouest de la Libye sont également sous contrôle des Touaregs, ce qui facilite les mouvements entre l'Algérie et la Libye. Il est parfois question aussi du rôle que les compagnies de transport privées qui effectuent des trajets entre diverses capitales ou villes en Afrique de l'Ouest jouent dans le trafic illicite de migrants et de leur responsabilité à cet égard. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants

⁹⁰ ONUDC, *A short introduction to migrant smuggling, op.cit.*, p. 15.

⁹¹ Entretiens avec des migrants et avec des personnes travaillant dans le domaine de la protection des migrants au Mali, au Niger et en Libye (février-juin 2020).

stipule à cet effet que les autorités peuvent prévoir l'obligation pour les transporteurs commerciaux de vérifier les documents de voyage des passagers.⁹² Les compagnies peuvent donc être tenues de procéder à des vérifications sous peine de sanction ; il ne leur revient cependant pas d'évaluer l'authenticité ou la validité desdits documents ni de vérifier s'ils ont été délivrés valablement à la personne qui les possède.

3.1.3. Les recruteurs

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants requiert des États parties qu'ils confèrent également le caractère d'infraction pénale au fait de se rendre « complice » de trafic illicite de migrants - ce qui couvre de toute évidence les recruteurs.⁹³ Les principaux complices des trafiquants de migrants sont en effet les recruteurs, c'est-à-dire les personnes qui établissent le contact avec les migrants et qui les mettent en relation avec les trafiquants. Des recruteurs peuvent travailler dans les pays d'origine des migrants, auxquels cas ils peuvent chercher à encourager certaines personnes à migrer, ou dans les pays de transit, auxquels cas ils donnent aux migrants les moyens de poursuivre leur voyage avec le soutien nécessaire. Les recruteurs appartiennent souvent aux communautés d'origine des migrants et parlent leur langue, ce qui facilite les contacts. En Afrique de l'Ouest, les recruteurs sont souvent appelés « coxeurs » ; en Libye on les appelle des « samsar ».⁹⁴ On les retrouve essentiellement dans les lieux de transit, notamment les gares routières, dans les principales villes le long de la route migratoire – à Bamako, Gao et Tombouctou au Mali ; à Niamey ou Agadez au Niger. Les coxeurs sont activement à la recherche de migrants à qui ils peuvent vendre des services ; il suffit donc à un migrant de descendre d'un bus ou de se rendre dans une gare routière pour être immédiatement accosté par des coxeurs qui leur proposent hébergement et transport pour se rendre là où ils veulent. Établir le contact avec ces intermédiaires est donc assez facile ; les coxeurs conduiront ensuite les migrants dans des foyers où d'autres personnes viendront les trouver pour leur demander l'argent nécessaire pour organiser la suite du voyage vers l'Algérie ou la Libye. Eux-mêmes, en tant qu'intermédiaires, toucheront de l'argent pour ce service. Les coxeurs sont généralement des migrants, soit qu'ils se sont installés de manière permanente dans certains lieux de transit, soit qu'ils sont eux-mêmes en train d'essayer d'obtenir l'argent dont ils ont besoin pour continuer leur voyage. A Agadez, les coxeurs sont souvent des migrants qui ont échoué à plusieurs reprises dans leurs tentatives pour se rendre en Europe - on les appelle des « cartouchars » - mais qui connaissent bien comment les mouvements s'organisent.

3.1.4. Autres « prestataires de services »

D'autres personnes offrent une multitude de services qui peuvent faciliter d'une manière ou d'une autre le trafic illicite de migrants. Le lien avec le trafic illicite de migrant peut être évident, comme lorsqu'il s'agit de produire de faux documents d'identité, ou lorsque des ressources – véhicules, bateaux – sont mis à disposition des trafiquants. Dans ces circonstances, les personnes concernées pourraient être poursuivies pour complicité dans l'organisation du trafic illicite de migrants. Mais le lien avec le trafic illicite de migrants peut être moins évident, comme dans le cas de personnes qui abriteraient temporairement des migrants. Le fait d'abriter des migrants, même s'ils sont en situation irrégulière, n'est en effet pas en soi une infraction pénale en vertu du Protocole contre le trafic illicite de migrants ; il faudrait pour cela démontrer

⁹² Protocole contre le trafic illicite de migrants Article 11.2-11.3.

⁹³ Protocole contre le trafic illicite de migrants Article 6.2.b). Au Niger, la Loi 2015-36 relative au trafic illicite de migrants prévoit que le complice des infractions relatives au trafic illicite de migrants sera puni des mêmes peines que l'auteur principal (Article 14).

⁹⁴ UNHCR, Mixed Migration: Libya at the crossroads. Mapping of Migration Routes from Africa to Europe and Drivers of Migration in Post-revolution Libya, novembre 2013, p. 52.





que les personnes qui offrent ce type de service sont au courant que les migrants sont dans une situation irrégulière et qu'elles les abritent dans un but précis, soit empêcher que les migrants soient détectés par les autorités. Que dire également des personnes qui transportent des migrants par moto d'un endroit à un autre, qui vendent certains biens dont les migrants ont besoin avant d'entamer une autre partie de leur voyage, ou qui facilitent le transfert international d'argent ?

Dans un contexte de lutte contre la migration irrégulière, le risque est de considérer toute activité économique en lien avec la migration irrégulière ou même avec le trafic illicite de migrants comme une infraction pénale au titre de trafic illicite de migrants. Cela est loin d'être le cas, cependant, car les fournisseurs de services ne font pas nécessairement parti d'un groupe criminel organisé ; beaucoup offrent ce genre de services au gré des opportunités pour gagner de l'argent, sans même nécessairement se rendre compte qu'ils participent à une activité criminelle - par exemple dans le cas des conducteurs de moto qui peuvent être payés le prix d'une course normale pour conduire un migrant d'un coin à l'autre d'une même ville. La décision de considérer telle ou telle activité comme relevant du trafic illicite de migrants dépendra en principe des circonstances ; mais il peut s'agir aussi d'un choix politique visant à dissuader les individus de se livrer à certains types d'activités qui seraient perçues comme facilitant la migration irrégulière.

3.1.5. Le rôle des autorités et la corruption

Il n'existe pas de définition de la corruption en droit international, mais la Convention des Nations Unies sur la criminalité transnationale organisée inclut parmi les infractions au titre de la Convention « le fait de promettre, d'offrir ou d'accorder à un agent public, directement ou indirectement, un avantage indu [...] afin qu'il accomplisse ou s'abstienne d'accomplir un acte dans l'exercice de ses fonctions officielles ». ⁹⁵ Le fait pour un agent public « de solliciter ou d'accepter » un avantage indu qui le pousserait à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir de tels actes serait également considéré comme de la corruption. ⁹⁶ La corruption facilite grandement le trafic illicite de migrants ; quand par exemple des agents acceptent (ou extorquent) de l'argent pour fermer les yeux et laisser passer les migrants, ou quand les employés d'une ambassade facilitent la délivrance de visa en échange d'avantages indus. De manière générale, la corruption est considérée comme un obstacle majeur dans la lutte contre le trafic illicite de migrants. ⁹⁷ Plusieurs études portant sur le trafic illicite de migrants, y compris dans la région sahélo-saharienne, ont ainsi mis en évidence le rôle des autorités – policiers, garde-frontières, agents de l'immigration, ou employés d'ambassades, entre autres personnes - dans le trafic illicite de migrants dans la région. ⁹⁸ Les migrants interrogés dans le cadre de cette étude ont systématiquement mentionné le fait qu'ils devaient payer les agents de l'État au passage des frontières – avec un prix plus élevé à payer pour ceux dont les papiers ne sont pas en règle. En dehors des postes-frontières, il a été fait état de nombreux barrages tenus par les autorités dans des pays d'Afrique de l'Ouest, essentiellement au Burkina Faso mais également au Mali et au Niger. Les migrants doivent payer des sommes allant de 1'000 CFA (2 USD) à 5'000 CFA (10 USD) pour pouvoir continuer leur route. Au Niger, certains analystes ont même fait état d'une possible recrudescence de ce genre de pratiques suite à la mise en œuvre de la Loi de 2015 contre le trafic illicite de migrants. ⁹⁹

⁹⁵ Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, Art. 8.

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ Voir à cet égard ONUDC, *Corruption and the Smuggling of Migrants*, 2013.

⁹⁸ Voir par exemple ONUDC, "The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union", 2011, pp. 50-51 ; ONUDC, *Global Study on Smuggling of Migrants*, 2018, pp. 50-51.

⁹⁹ Fransje Molenaar, *Conflict-sensitive and humane migration management in the Sahel*, CRU Policy Brief, décembre 2018, p. 6.

La situation est plus grave encore en Libye, où de l'aveu même des migrants il n'est possible de se fier « à personne » et où les distinctions entre trafiquants, groupes armés et autorités tendent à s'estomper. Selon certains rapports, en Libye le Service de la lutte contre l'immigration illégale, qui gère les centres dits « officiels » de détention de migrants, « loue » des migrants à d'autres personnes qui s'en servent comme de main d'œuvre bon marché.¹⁰⁰ Il y a des cas avérés de garde-côtes libyens, dont le rôle est d'intercepter ou de secourir les migrants en mer, qui sont également responsables du trafic illicite de migrants.¹⁰¹ Prévenir la corruption est une dimension essentielle de la lutte contre le trafic illicite de migrants. A cet égard, la Convention des Nations Unies sur la criminalité transnationale organisée requière des États Parties qu'ils criminalisent ce type de pratiques.¹⁰² La Convention recommande en outre à ces mêmes États « d'adopter des mesures efficaces d'ordre législatif, administratif ou autre pour promouvoir l'intégrité et prévenir, détecter et punir la corruption des agents publics ».¹⁰³

3.2. Niveau d'organisation des réseaux de trafiquants

Dans un contexte de lutte contre la migration irrégulière et de lutte contre le trafic illicite de migrants, il y a une certaine tendance à dépeindre les trafiquants comme faisant partie de réseaux extrêmement sophistiqués, spécialisés dans ce type d'activité et capable de réorganiser leurs opérations pour répondre aux circonstances changeantes. Dans ce type de narratif, les trafiquants sont aussi dépeints comme des criminels en puissance qui abusent sans le moindre scrupule de migrants désespérés.¹⁰⁴ En Europe plus particulièrement, ce discours est devenu relativement courant depuis la chute de Kadhafi en 2011 et l'arrivée d'un nombre record de migrants en Europe en 2015 et 2016. Plusieurs commentateurs ont ainsi souligné l'importance croissante de ce qu'ils appellent « l'industrie » du trafic illicite de migrants et le fait que les réseaux de trafiquants seraient devenus de plus en plus professionnels et organisés, et par là-même de plus en plus criminels, au point de représenter une menace non seulement pour les migrants mais également pour la sécurité et la stabilité des États.¹⁰⁵ Selon la Convention des Nations Unies sur la criminalité transnationale organisée, l'expression « groupe criminel organisé » désigne « un groupe structuré de trois personnes ou plus existant depuis un certain temps et agissant de concert dans le but de commettre une ou plusieurs infractions graves ou infractions établies conformément à la présente Convention, pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel ».¹⁰⁶ La définition, qui avait été laissée délibérément vague afin de couvrir un large éventail de situations,

¹⁰⁰ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales en Libye (juin 2020).

¹⁰¹ En juin 2018, six Libyens accusés d'être impliqués dans le trafic illicite de migrants et la traite de personnes ont fait l'objet de sanctions de la part du Conseil de sécurité des Nations Unies, dont l'un qui était décrit comme le chef d'une unité régionale des garde-côtes libyens à Zawiya. Voir UN News Service, *As Security Council imposes sanctions on six human traffickers in Libya, UN chief calls for more accountability*, 8 juin 2018, <https://www.refworld.org/country,...LBY..5b64659e4.0.html>.

C'est la première fois que les noms de passeurs et trafiquants étaient portés sur une liste de sanctions du Conseil de sécurité.

¹⁰² Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 2000, Art. 8.

¹⁰³ *Ibid.*, Art. 9.1.

¹⁰⁴ Gabriella Sanchez, "Five Misconceptions About Migrant Smuggling", Policy Brief, Migration Policy Centre, Issue 2018/07, mai 2018, p. 1.

¹⁰⁵ Voir notamment Tuesday Reitano et Peter Tinti, "Survive and advance. The economics of smuggling refugees and migrants into Europe", *ISS Paper 289, novembre 2015* ; Tuesday Reitano, "A Perilous but Profitable Crossing: The Changing Nature of Migrant Smuggling through sub-Saharan Africa to Europe and EU Migration Policy (2012-2015)", *The European Review of Organized Crime, 2016*; Luca Raineri, « *The collateral damage of the war on smugglers along the Central Mediterranean Route* », dans *OIM, Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development and governance, 2020*, pp. 366-368.

¹⁰⁶ Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 2000, Art. 2.a).

s'applique sans aucun doute à la plupart des acteurs impliqués dans le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale, à l'exception de ceux qui, sans faire partie d'une structure, sont engagés dans des activités commerciales transfrontalières, typiquement entre le Niger et la Libye ou entre le Mali et l'Algérie, et prennent occasionnellement à bord de leurs véhicules des migrants pour en tirer un revenu additionnel. Dans le cas du Niger cependant, on relèvera que la Loi N°2015-36 relative au trafic illicite de migrants s'applique en fait « à toutes les formes de trafic illicite de migrants, qu'elles soient ou non liées à la criminalité organisée ou à un groupe criminel organisé ».¹⁰⁷ Reste qu'il existe bien évidemment différents types de groupes criminels organisés, que ce soit en termes d'envergure, de niveau d'activité, de degré d'organisation ou même de dangerosité. De manière schématique, on peut distinguer entre deux niveaux d'organisation des acteurs engagés dans le trafic illicite de migrants. D'une part, les trafiquants peuvent faire partie de structures criminelles organisées avec un haut niveau de hiérarchie et de professionnalisation et des activités qui s'étendent sur plusieurs pays le long d'une ou de plusieurs routes migratoires. Dans ce genre de cas, les trafiquants pourraient être en mesure de faciliter les mouvements sur plusieurs pays, par exemple depuis un pays d'origine en Afrique de l'Ouest jusqu'au pays de destination finale – l'Italie ou la Suède par exemple. Des migrants pourraient donc payer une sorte de « forfait » pour être conduits dans un autre pays, qui comprendrait un ensemble de services tels que les transports et les transferts, le logement, le paiement de pots-de-vin et autres « taxes » qui pourraient être prélevées le long de la route migratoire, voire éventuellement la remise de faux documents d'identité.

D'autre part, le trafic illicite de migrants pourrait se faire à travers une série de services informels auxquels les migrants ont recours de manière généralement ad hoc au fur et à mesure qu'ils progressent dans leur voyage, et qui sont fournis par une chaîne d'individus ou des groupes d'individus qui ne sont pas soumis à une hiérarchie mais entre lesquels il y aurait cependant un certain niveau de coordination.¹⁰⁸ On parlera dans ce cas de « réseaux » de trafiquants considérant le lien entre plusieurs acteurs indépendants. Dans ces situations, les migrants organisent leur voyage eux-mêmes, le plus souvent en différentes étapes, et ils ne recourent aux services de trafiquants que pour faciliter leurs mouvements sur certains segments, notamment lorsqu'il leur est impossible de continuer par leurs propres moyens. Ce type de scénario où le trafic de migrants est organisé de manière plutôt horizontale et où les différents acteurs n'ont que peu de liens structurels entre eux rend la lutte contre le trafic de migrants plus difficile pour les autorités, mais il ne pose certainement pas les mêmes risques pour la sécurité des États. Contrairement aux mouvements depuis l'Afrique de l'Est, dont on sait qu'ils sont organisés par des acteurs puissants, il y a un certain manque de consensus dans la littérature à propos du degré d'organisation et de structure des réseaux de trafiquants de migrants en Afrique de l'Ouest et dans la région du Sahel, et si l'on peut parler de véritables groupes criminels dont l'importance et le niveau d'organisation peut effectivement représenter une menace pour les États. A l'exception sans doute des mouvements organisés par des groupes criminels nigériens, fortement impliqués dans le trafic d'êtres humains,¹⁰⁹ les mouvements à travers le Sahel et le Sahara ont généralement été facilités par un ensemble d'acteurs locaux, notamment des tribus nomades, qui ont une intime connaissance de l'environnement et qui savent naviguer dans le désert ou dans les régions frontalières.

¹⁰⁷ République du Niger, *Loi No. 2015-36 du 26 mai 2015 relative au trafic illicite de migrants*, Article 3.

¹⁰⁸ Gabriella Sanchez, « *Critical Perspectives on Clandestine Migration Facilitation : An Overview of Migrant Smuggling Research* », *Journal on Migration and Human Security*, Vol. 5, No. 1, 2017, p. 14.

¹⁰⁹ Sur l'organisation des réseaux du Nigéria, voir notamment ONUDC, *Organized Crime and Irregular Migration from Africa to Europe*, juillet 2006, pp. 13-14. Voir également Conseil de sécurité, *Rapport du Groupe d'Experts sur la Libye, présenté conformément à la résolution 2441, S/2018/812*, 5 septembre 2018, para. 50-57.

Plusieurs études relèvent à cet égard que la plupart des trafiquants sont des ressortissants du pays à partir duquel les mouvements sont organisés, ce qui semble démontrer que cette activité demeure essentiellement dans les mains d'acteurs locaux.¹¹⁰ Selon une étude récente sur le trafic de migrants au Niger et au Mali menée par le Centre sur les migrations mixtes, 87% des trafiquants auxquels avaient eu recours les migrants interrogés étaient Nigériens, pour 68% de Maliens parmi les trafiquants opérant depuis le Mali.¹¹¹ La même étude relevait qu'une large majorité de trafiquants au Niger (86%) et au Mali (69%) pourraient travailler seuls plutôt qu'au sein d'un groupe.¹¹² Bien que le contexte ait changé depuis 2015, avec davantage de mesures visant à lutter contre le trafic illicite de migrants et des mouvements qui sont devenus de plus en plus clandestins, il n'est pas sûr que les développements récents en Afrique de l'Ouest aient effectivement conduit à l'établissement de réseaux de criminalité transnationale organisée beaucoup plus puissants, plus sophistiqués et plus hiérarchisés de type « mafia ».

La fragmentation des groupes impliqués dans le trafic illicite de migrants est visible également en Libye, où différents acteurs sont impliqués, notamment les Toubous et les Touaregs dans la partie sud du pays ainsi que des tribus Arabes pour ce qui est de transporter les migrants à l'intérieur du pays. Il n'y a pas là de groupes qui auraient un contrôle plus étendu sur le trafic illicite de migrants et l'organisation des acteurs impliqués dans ce type d'activité varie littéralement d'une ville à l'autre.¹¹³ C'est différent au nord de la Libye, cependant, où les responsables du trafic illicite de migrants à travers la Méditerranée ont souvent été intégrés dans les diverses milices qui contrôlent des portions du territoire. Dans ces circonstances, on pourrait effectivement parler de groupes avec un haut niveau de hiérarchisation et d'organisation ; mais le trafic de migrants ne représente qu'une petite partie de leurs activités. Certains groupes n'ont pas hésité à arrêter ce type d'activité, voire même à changer leur fusil d'épaule pour ensuite tenter de stopper les mouvements irréguliers depuis la Libye dès lors qu'il était dans leur intérêt politique de le faire.¹¹⁴ A cet égard, Frontex notait dans un rapport de 2020 que la diminution importante des revenus liés au trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale n'avait pas diminué les capacités militaires et la force des groupes armés libyens impliqués dans des activités criminelles ; cela tendrait à prouver qu'ils ont d'autres sources de financement bien plus importantes que le trafic illicite de migrants (en particulier le trafic de pétrole).¹¹⁵

Il n'y a pas un groupe qui domine le marché du trafic illicite de migrants à travers la route de la Méditerranée centrale et qui concentrerait les revenus tirés de cette activité dans ses mains, mais plutôt une pluralité d'acteurs et de groupes avec des niveaux variables de coordination. Il semblerait en outre qu'une partie des acteurs impliqués dans le trafic de migrants, que ce soit au Niger, au Mali ou en Libye, ne s'adonne à des activités considérées comme du trafic illicite de migrants que de temps à autre, au gré des opportunités comme une façon d'obtenir un revenu supplémentaire.¹¹⁶

¹¹⁰ ONUDC, *Global Study on Smuggling of Migrants*, 2018, p. 6.

¹¹¹ MMC, *Players of many parts: The evolving role of smugglers in West Africa's migration economy*, Briefing paper, mai 2019, p. 14.

¹¹² *Ibid.*, p. 22.

¹¹³ Entretiens avec des personnes travaillant sur les questions relatives au trafic illicite de migrants en Libye (2020). Voir également Gabriella Sanchez, *Beyond Militias and Tribes: The Facilitation of Migration in Libya*, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, RSCAS 2020/09, 2020.

¹¹⁴ The Global Initiative against Transnational Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken. Assessing the collapse of the human-smuggling industry in Libya and the central Sahel*, mars 2019, pp. 9-29 ; Mark Micallef and Tuesday Reitano, *The anti-human smuggling business and Libya's political end game*, Institute for Security Studies and The Global Initiative against Transnational Crime, décembre 2017.

¹¹⁵ Frontex, *Risk Analysis for 2020*, mars 2020, p. 51.

¹¹⁶ Entretiens avec plusieurs acteurs travaillant sur les questions relatives au trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale (2020).

La plupart des migrants interrogés dans le cadre de cette recherche ont également expliqué qu'ils rémunéraient plusieurs acteurs pour faciliter différentes parties de leurs voyages ; et si les trafiquants pouvaient les mettre en contact avec d'autres personnes, dans de nombreux cas les migrants conservaient la possibilité d'organiser leur voyage différemment au gré de leurs rencontres. Dans ces circonstances, il apparaît que le trafic de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale correspond bien au deuxième type d'organisation discuté plus haut – ce que plusieurs recherches récentes semblent confirmer.¹¹⁷ Si ces différents acteurs sont interconnectés et collaborent dans une certaine mesure, notamment au niveau des intersections où le passage se fait d'un groupe à un autre, l'organisation du trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale ne semble pas présenter le niveau de structure, d'organisation et de sophistication propre à d'autres types de réseaux de criminalité transnationale organisée tels que ceux engagés dans le trafic de drogue ou le trafic d'arme.

3.3. Liens entre le trafic de migrants et d'autres formes de criminalité

L'une des questions récurrentes en matière de trafic illicite de migrants, en particulier dans le cadre de mesures visant à lutter contre cette activité, concerne le lien entre le trafic illicite de migrants et d'autres formes de criminalité transnationale organisée, ou le lien entre le trafic illicite de migrants et le terrorisme. Il est souvent avancé en effet que les personnes engagées dans le trafic de migrants se livreraient également à d'autres formes de trafic, comme le trafic de drogue ou le trafic d'arme – ou qu'elles pourraient faire partie de réseaux terroristes ou djihadistes. Selon un rapport du Conseil de sécurité sur le trafic illicite de migrants et la traite d'êtres humains en Méditerranée, par exemple, le trafic de migrants « n'est pas une activité isolée, les personnes et réseaux se livrant généralement à d'autres formes d'activités criminelles ». Le rapport ajoute que « les infrastructures et moyens logistiques dont disposent les réseaux de passeurs existants peuvent aussi être utilisés pour transporter clandestinement des biens illicites tels que des stupéfiants ou des armes ».¹¹⁸ Cet amalgame entre différentes formes de criminalité justifie des mesures de plus en plus fortes contre la migration irrégulière, comme l'emploi de la force armée dans certains contextes. Cependant, à quelques exceptions près, au nord de la Libye notamment, il n'y a pas à ce jour d'étude concluante sur ce sujet. Selon un rapport récent de l'ONU DC, ce type de liens entre différentes formes de criminalité transnationale organisée est une « exception » plutôt que la règle.¹¹⁹

Le fait que plusieurs types de trafic se font souvent sur les mêmes routes transfrontalières et par des membres des mêmes groupes ou communautés est souvent mis en avant pour justifier ce type de discours. La ville de Ghadames en Algérie, à la frontière avec la Libye, est un point de passage pour la drogue et pour les migrants, tout comme Ghat plus au sud de la Libye, qui est sous le contrôle des Touaregs. Au Niger, les personnes transportant des migrants ont pris des routes plus éloignées, utilisées pour d'autres types de trafic, afin d'éviter les contrôles. Il est clair également qu'il y a des liens entre les trafiquants de migrants et ceux qui organisent la contrebande de certains biens tels que le carburant et les cigarettes, qui coûtent moins cher en Algérie et en Libye qu'au Mali et au Niger. Certaines personnes qui font des allers-retours entre les pays pour profiter du différentiel de prix et revendre les marchandises prennent avec eux des migrants en repassant la frontière avec l'Algérie ou la Libye.

¹¹⁷ Frontex, Risk Analysis for 2019, op. cit., pp. 28-29 ; Gabriella Sanchez, *Beyond Militias and Tribes: The Facilitation of Migration in Libya*, op.cit.

¹¹⁸ Conseil de sécurité, *Rapport présenté par le Secrétaire général en application de la résolution 2240 (2015) du Conseil de sécurité*, S/2016/766, 7 septembre 2016, para. 8.

¹¹⁹ ONU DC, *Global Study on Smuggling of Migrants*, op. cit., p. 52. Voir également Lounnas Djallil, *The links between Jihadi organizations and illegal trafficking in the Sahel*, MENARA Working Papers 25, novembre 2018, p. 2.

Cependant, il reste une différence essentielle entre le trafic illicite de migrants et les autres formes de trafic : la façon dont ces deux activités sont perçues. En Libye, transporter des migrants est jugé comme une activité légitime dans le pays, dans un contexte de crise économique, quand les autres types de trafic demeurent entourés d'un tabou au sein des communautés.¹²⁰ Certains disent à cet égard que c'est le trafic de migrants, et pas le trafic d'armes ou de drogue, qui « tient le pays ensemble » : quelles que soient les oppositions et les tensions à un plus haut niveau, la coopération entre différents acteurs en matière de trafic illicite de migrant se poursuit parce qu'il s'agit d'une activité largement tolérée.¹²¹ Au Mali, au Niger ou en Algérie, le trafic de migrants n'est pas nécessairement perçu comme un crime de la même manière que le trafic de drogue ou d'armes. En fait, les mêmes groupes ethniques, ceux qui contrôlent des portions de territoire, peuvent être engagés dans plusieurs types de trafic à la fois, sans que ce soient nécessairement les mêmes individus qui soient derrière ces activités.

Qu'en est-il du lien entre les personnes impliquées dans le trafic de migrants et les groupes armés ? Un argument souvent avancé a trait au fait que le trafic illicite de migrants est devenu une source de revenus importante pour des groupes armés ou des groupes terroristes.¹²² En Libye, au nord du pays plus spécifiquement, il semble en effet que les personnes qui sont derrière le trafic illicite de migrants le long des côtes libyennes sont également impliquées dans d'autres formes de trafic, comme le trafic d'armes ou le trafic de drogue.¹²³ Le fait de se livrer à ces diverses activités criminelles est facilité par le fait que les responsables sont généralement haut placés au sein des groupes armés qui contrôlent des parties du territoire et qu'ils peuvent agir en toute impunité. Cependant, la situation au nord de la Libye demeure exceptionnelle. Au Niger et au Mali, il existe certainement des relations à un certain niveau entre les trafiquants de migrants et les groupes armés qui contrôlent des portions de territoire.

Les Nations Unies ont par exemple identifié au Mali le propriétaire d'une compagnie de transport qui était engagé dans le trafic de migrants à partir de la région de Gao ; la personne concernée avait également une position élevée au sein du groupe GATIA, qui contrôlait par ailleurs certains barrages (évidemment payants) le long de la route migratoire. Ces liens permettaient de garantir, dans une certaine mesure, la sécurité des migrants dans la partie du territoire contrôlée par le groupe armé, tout en finançant les activités de ce même groupe.¹²⁴ Reste que dans cet exemple, le trafic illicite de migrants n'est pas organisé par le groupe armé lui-même – les activités du groupe armé et le trafic illicite de migrants restent bien distincts et le lien entre les deux est essentiellement une forme de racket, ou une forme de transaction semblable à un droit de passage sur le territoire contrôlé par les groupes armés en échange d'une contribution financière. Si les sommes collectées permettent peut-être de financer d'autres types d'activités, cela reste cependant à prouver ; les sommes tournent autour de 5'000 CFA (10 USD) par migrant et serviraient essentiellement à permettre à ces groupes de se ravitailler.¹²⁵

¹²⁰ Mark Micallef, *Shifting sands – Libya's changing drug trafficking dynamics on the coastal and desert borders*, *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction*, 2019, p. 8 ; Gabriella Sanchez, *Beyond Militias and Tribes: The Facilitation of Migration in Libya*, *op. cit.*, p. 14.

¹²¹ Entretiens avec des personnes travaillant sur la question du trafic illicite de migrants en Libye (mai 2020).

¹²² Voir par exemple, Fransje Molenaar et Floor El Kamouni-Janssen, *Turning the tide. The politics of irregular migration in the Sahel and Libya*, *op. cit.*, p. 9.

¹²³ Conseil de sécurité, Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011), S/2017/466, *op. cit.*, para. 255.

¹²⁴ Conseil de sécurité, Rapport final du Groupe d'experts créé en application de la résolution 2374 (2017) du Conseil de sécurité sur le Mali et reconduit par la résolution 2432 (2018), S/2019/636, 7 août 2019, para. 123.

¹²⁵ Entretiens avec des migrants ainsi qu'avec des personnes travaillant sur la question du trafic illicite de migrants au Mali (février 2020).

En comparaison, un véhicule chargé de drogue ou d'armes rapporterait beaucoup plus d'argent. Il est souvent allégué aussi que les anciens passeurs se reconvertiraient dans d'autres formes d'activités illégales, notamment le trafic de drogue ou le trafic d'armes. Au Niger, certains commentateurs ont estimé que la mise en œuvre de la Loi 2015-36 contre le trafic illicite de migrants aurait poussé d'anciens passeurs à se reconvertir dans le trafic de tramadol, un antalgique opioïde dont l'usage est assez répandu au Niger et en Libye ; cela leur aurait permis de compenser dans une certaine mesure la baisse des revenus liée à la fin des activités relatives au trafic de migrants entre le nord du Niger et la Libye.¹²⁶

Le trafic de tramadol est cependant jugé peu risqué – il s'agit essentiellement d'un antidouleur - et donc intéressant pour les petits trafiquants. Le même phénomène a été évoqué dans le cas de la Libye, où il se dit que la réduction des activités liées au trafic de migrants à partir de 2017, qui est partiellement une conséquence des mesures prises au niveau du Niger, aurait également forcé une partie des personnes concernées à se tourner vers le trafic de drogue, notamment l'exportation de haschisch marocain vers l'Europe.¹²⁷ Reste que les risques ne sont pas les mêmes et que tous les anciens passeurs ne sont pas prêts à les prendre – les sommes invoquées et les intérêts en jeu en matière de trafic de drogue en font un domaine qui reste aux mains de réseaux criminels plus organisés.

Enfin, il semble qu'il n'existe aucune preuve concluante quant au rapprochement entre les responsables de trafic illicite de migrants et les groupes terroristes.¹²⁸ Il est en effet possible que des groupes terroristes dominent une partie d'une voie migratoire et cherchent à tirer profit du trafic illicite de migrants. La question s'était posée en 2015 quand un groupe qui avait prêté allégeance à l'État Islamique d'Iraq et du Levant (EIL) s'était implanté dans le nord de la Libye et cherchait à organiser la traversée de la Méditerranée pour les migrants. Il y eut des inquiétudes aussi quant au fait que l'État islamique tentait peut-être de faire passer des terroristes parmi les flux de migrants traversant la Méditerranée.¹²⁹ Les autres trafiquants, cependant, ont rapidement pris leur distance avec ces groupes car il n'y avait aucun intérêt en effet pour eux à être associés à des terroristes, et il ne semble pas que l'EIL ait en fin de compte bénéficié substantiellement de ses activités liées au trafic illicite de migrants ou à la traite d'êtres humains sur la route de la Méditerranée Centrale.¹³⁰ Selon un rapport récent sur la question, les groupes terroristes ou djihadistes tirent l'essentiel de leurs ressources des kidnappings et demandes de rançon ou à travers le trafic d'armes et de drogue.¹³¹

¹²⁶ Voir notamment Peter Tinti, New trends in tramadol trafficking in Niger, *The Global Initiative Against Transnational Organized Crime*, 25 juin 2018, <https://globalinitiative.net/tramadol-traffic/king-in-niger>.

¹²⁷ The Global Initiative against Transnational Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken. Assessing the collapse of the human-smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., p. 18.

¹²⁸ UNCTED, *Identifying and exploring the nexus between human trafficking, terrorism, and terrorism financing*, 2019, pp. 20-21.

¹²⁹ « Islamic State militants 'smuggled to Europe', dans BBC, 17 mai 2015, <https://www.bbc.com/news/world-africa-32770390>.

¹³⁰ Entretiens avec des personnes travaillant sur la question du trafic illicite de migrants en Libye (juin 2020).

¹³¹ Lounnas Djallil, *The links between Jihadi organizations and illegal trafficking in the Sahel*, op. cit., p. 4.

Encadré 2 : Le trafic illicite de migrants depuis l'Asie du Sud

Le niveau élevé de spécialisation et de professionnalisme dans le cas des réseaux de trafic illicite de migrants est le plus évident dans le contexte du trafic de migrants non africains depuis l'Asie du Sud vers l'Europe en passant par l'Afrique de l'Ouest et/ou l'Afrique du Nord. Les groupes criminels capables d'organiser le trafic illicite de migrants à travers trois continents et plusieurs pays sont bien plus organisés et structurés que les multiples acteurs qui transportent les migrants d'un point à un autre depuis l'Afrique de l'Ouest. D'abord relativement peu visible dans les statistiques en raison du grand nombre de migrants venus d'Afrique subsaharienne, le trafic illicite de personnes originaires de l'Asie du Sud, qui existe depuis le début des années 2000, est devenu plus manifeste avec le Bangladesh et le Pakistan comptant désormais parmi les principaux pays d'origine des migrants arrivant en Italie après avoir traversé la mer Méditerranée depuis la Libye. Entre janvier et octobre 2020, le Bangladesh était le deuxième pays d'origine le plus important pour les migrants arrivés en Italie (après la Tunisie).

Les mouvements depuis l'Asie du Sud vers certaines villes d'Afrique de l'Ouest se font par avion depuis l'Inde ou le Pakistan, ce qui implique l'existence d'une organisation de passeurs capable de corrompre des agents ou de fournir aux migrants des titres de voyage leur permettant de franchir les contrôles aux frontières. Une fois arrivés dans une capitale dans un pays d'Afrique de l'Ouest, au Mali, en Côte d'Ivoire ou en Guinée notamment, les migrants empruntent à leur tour la voie de la Méditerranée centrale, passant par le Mali et l'Algérie pour rejoindre la Libye puis les côtes Méditerranéennes. Les groupes Touaregs et Arabes dans le Sahel seraient de mèche avec les trafiquants au niveau de l'Asie du Sud, ce qui démontre un haut niveau d'organisation et de coordination. Les migrants seraient soit accompagnés durant le trajet, soit « guidés » par téléphone.¹³²

Le coût de tels services, qui se paient dans le pays d'origine avant le départ, est évidemment bien plus élevé que dans le cas des migrants partis d'Afrique de l'Ouest par la voie terrestre ; l'ONUDC estimait récemment que les tarifs pour passer de l'Inde vers l'Europe de l'Ouest allaient de 15'000 à 30'000 dollars.¹³³ En principe, les conditions dans lesquelles les mouvements prennent place sont également bien plus sûres pour les migrants, même si le risque d'incident existe, comme est venu le rappeler le « massacre de Mezdah » en mai 2020, lorsque 26 migrants bangladais ont été exécutés après une altercation avec les trafiquants en Libye.¹³⁴

¹³² Entretiens avec les autorités policières au Mali (février 2020). Voir également ONUDC, *The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union*, 2011, p. 52.

¹³³ ONUDC, *Global Study on Smuggling of Migrants*, op. cit, p. 119.

¹³⁴ « Libye : pour venger sa mort, la famille d'un passeur tue 30 migrants », dans *Le Parisien*, 28 mai 2020, <https://www.leparisien.fr/faits-divers/libye-pour-venger-sa-mort-la-famille-d-un-passeur-tue-30-migrants-28-05-2020-8325816.php>.

4. Aperçu des principales routes migratoires et modes opératoires des trafiquants

Les routes migratoires évoluent rapidement en fonction de plusieurs facteurs, au premier rang desquels figurent les contrôles mis en place par les autorités pour lutter contre les mouvements irréguliers et le trafic illicite de migrants. Il existe deux grandes routes migratoires entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique du Nord qui connectent la région du Sahel avec les régions côtières de l'Algérie et de la Libye dans le contexte de ce que l'on appelle la route de la Méditerranée centrale. Il y a, d'une part, la route qui passe par le Niger et conduit aux frontières de l'Algérie et de la Libye, et d'autre part une route, plus à l'ouest, qui passe par le Mali et conduit à la frontière Algérienne. Les mouvements à l'intérieur de l'Afrique de l'Ouest ne nécessitent généralement pas le recours à des trafiquants ; les migrants disposent en effet d'une relative liberté de mouvement dans la région en vertu des règles relatives à la liberté de circulation au sein de la CEDEAO. Le recours à des trafiquants est cependant nécessaire dès lors qu'il s'agit de traverser le désert. Il existe plusieurs étapes importantes (ou « hubs ») le long de ces routes migratoires qui sont les lieux par excellence où les migrants transitent, trouvent les informations et établissent les contacts dont ils ont besoin pour continuer leur route. Au Mali, ce sont notamment Gao, Sévaré et Tombouctou ; au Niger, il s'agit principalement de Niamey, Zinder et d'Agadez plus au nord du pays. Outre la traversée du désert, le passage des frontières représente une autre partie dangereuse du périple en raison des contrôles opérés par les autorités.

4.1. Mouvements au sein de la CEDEAO

En Afrique de l'Ouest plus spécifiquement, il faut prendre en compte les traités adoptés au sein de la CEDEAO et qui garantissent la liberté de circulation dans la sous-région. Pour autant que les personnes concernées soient en possession de documents de voyage et d'un carnet de vaccination valides, elles sont autorisées à entrer sur le territoire d'un autre pays de de l'espace CEDEAO sans visa pour une durée de 90 jours. En d'autres termes, pour des ressortissants de pays d'Afrique de l'Ouest, il ne peut y avoir de trafic illicite de migrants au sein de la CEDEAO que si les personnes concernées n'ont pas leurs documents en règle ou qu'elles ne franchissent pas les frontières des pays par les points d'entrée officiels. Les trafiquants jouent cependant un rôle ce qui concerne l'entrée de personnes venant d'autres pays de la CEDEAO dans l'espace de la CEDEAO, notamment au Niger pour qu'elles puissent ensuite prendre la route de l'Afrique du Nord et de l'Europe.

Dans ces circonstances, les migrants en provenance d'Afrique de l'Ouest qui voudraient se rendre en Afrique du Nord ou en Europe n'ont en principe pas besoin de recourir aux services de trafiquants pour ce qui est des mouvements à l'intérieur de la sous-région et ce jusqu'aux frontières avec l'Algérie ou la Libye ;¹³⁵ ils peuvent en effet voyager par eux-mêmes ou par le biais des transports publics et des compagnies de transport privées. Selon une étude menée par le Centre des migrations mixtes en 2019, seuls 20% des migrants interrogés au niveau du Niger et 8% des migrants interrogés au niveau du Mali auraient commencé leur périple en ayant eu recours aux services de passeurs.¹³⁶ Les migrants qui entreprennent le voyage par eux-mêmes sont généralement bien informés concernant la route à suivre et les principaux lieux de transit au niveau du Mali ou du Niger (il existe même des cartes détaillant le parcours que doivent suivre les migrants). Beaucoup semble-t-il ont déjà le numéro de téléphone de personnes qu'ils doivent contacter en arrivant quelque part – généralement à Bamako ou à Agadez - qui pourrait les aider à organiser la suite de leur périple, ou à tout le moins les mettre en contact avec d'autres personnes. Dans tous les cas, il n'est pas trop difficile d'établir le contact avec des « coxeurs » - il suffit simplement d'arriver à la gare routière d'une ville située le long de la route migratoire pour être approché par des personnes qui recherchent des clients pour les trafiquants.

¹³⁵ Jorgen Carling, "West and Central Africa", dans *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base*, OIM, 2016, p. 25.

¹³⁶ MMC, *Players of many parts: The evolving role of smugglers in West Africa's migration economy*, op. cit., p. 5.

Si le principe de liberté de circulation est reconnu comme un pilier important de la CEDEAO, en pratique cependant il existe un certain nombre de difficultés. En particulier, de nombreux témoignages font état de points de contrôle tenus par les autorités, non seulement au niveau des frontières mais aussi tout au long de la route à l'intérieur des pays, notamment au Burkina Faso, où les migrants – même ceux dont les papiers sont en règle – seraient tenus de payer s'ils entendent pouvoir continuer leur route. Concernant les règles relatives à la liberté de circulation au sein de la CEDEAO, il semblerait qu'un grand nombre de migrants ne sont pas nécessairement au courant des conditions qui doivent être remplies, à savoir être en possession de documents d'identité valides, et qu'ils entreprennent leur voyage sans les respecter, ce qui rend leurs mouvements irréguliers.¹³⁷

Les autorités au niveau des frontières dans des pays comme le Mali et le Niger doivent appliquer les règles et refuser l'accès aux migrants si leurs documents ne sont pas en ordre. Cependant, des témoignages révèlent que dans certains cas les migrants sont en mesure de passer s'ils payent une certaine somme d'argent. Un autre problème, pour les autorités qui entendraient faire mettre en œuvre les dispositions de la CEDEAO sur les limitations du séjour dans d'autres pays de la région, tient au fait que les migrants, s'ils sont en possession d'un carnet de voyage de la CEDEAO et d'une carte d'identité au lieu d'un passeport, ce qui est le cas pour beaucoup, ne reçoivent pas de tampons ou un quelconque autre type de document qui attesterait de leur date d'entrée sur un territoire. Que les migrants restent dix jours ou dix ans sur le territoire d'un État de la sous-région, comme l'indiquait une personne interrogée dans le cadre de ce rapport, ne fait aucune différence dans la mesure où les autorités n'ont pas les moyens de vérifier ce genre d'information.

4.2. La route entre le Niger et la Libye

Franchir les frontières des pays d'Afrique de l'Ouest pour se rendre vers le nord de l'Afrique est beaucoup plus compliqué et requiert l'aide de personnes qui connaissent les routes à travers le désert. La route la plus courante et la plus empruntée jusqu'à récemment conduisait les migrants de la ville d'Agadez en Libye en passant par Dirkou et Madama au nord du Niger, puis en traversant le sud de la Libye jusqu'à Mourzouk ou Sabha. Avec son économie relativement prospère et largement dépendante de la main d'œuvre étrangère, la Libye a longtemps été un pays de destination important pour les migrants d'Afrique de l'Ouest. Jusqu'en 2016, les migrants pouvaient facilement se rendre jusqu'à Agadez depuis Niamey en empruntant les transports publics ou l'une des nombreuses compagnies de transport privées reliant les deux villes. Les mouvements au-delà d'Agadez étaient ensuite organisés avec le concours des autorités : un convoi protégé par les forces armées nigériennes quittait la ville d'Agadez tous les lundis pour se rendre à Dirkou, que les personnes transportant des migrants étaient libres de rejoindre moyennant paiement. Si la première partie du trajet était généralement organisée par des Touaregs, une fois au niveau de Dirkou les migrants étaient ensuite remis à des Toubous, lesquels contrôlent l'essentiel de la route entre Dirkou et le sud de la Libye. La suite du voyage se faisait à travers le désert jusqu'à Madama pour ensuite traverser la frontière entre le Niger et la Libye au niveau du poste frontière de Tumo et continuer la route par al-Wigh et al Qatron au sud de la Libye jusqu'à Mourzouk ou Sabha. L'essentiel des mouvements sur la route depuis Agadez se faisait à bord de pick up de type Toyota Hilux ou à bord de camion cargo.

¹³⁷ Voir par exemple Fransje Molenaar et Floor El Kamouni-Janssen, *Turning the tide. The politics of irregular migration in the Sahel and Libya*, op. cit., p. 23.

Le coût du passage entre Agadez et Sabha au sud de la Libye était de l'ordre de 100'000 à 150'000 CFA (200 à 300 USD), payés directement aux passeurs au départ du Niger – ce sont les transporteurs qui payent ensuite les trafiquants qui amènent les migrants jusqu'au sud de la Libye.¹³⁸ Jusque alors, il n'y avait aucun caractère illicite ou clandestin au fait de transporter des personnes vers la Libye ; il s'agissait d'une activité tolérée, voire institutionnalisée pour ce qui était du Niger, menée au vu et au su de tout le monde. Les dizaines d'agences de voyage qui organisaient ce type de mouvements depuis Agadez étaient enregistrées auprès des autorités, payaient des taxes et faisaient ouvertement la promotion de leurs activités. Le transport de migrants était alors le fait d'individus ou de petites équipes avec également un certain degré de coordination avec d'autres acteurs, comme le démontre le relais entre les Touaregs et les Toubous au niveau de Dirkou. Mais la situation a changé lorsque la Loi 2015-36 relative au trafic illicite de migrants au Niger a commencé à être mise en œuvre à partir de septembre 2016.

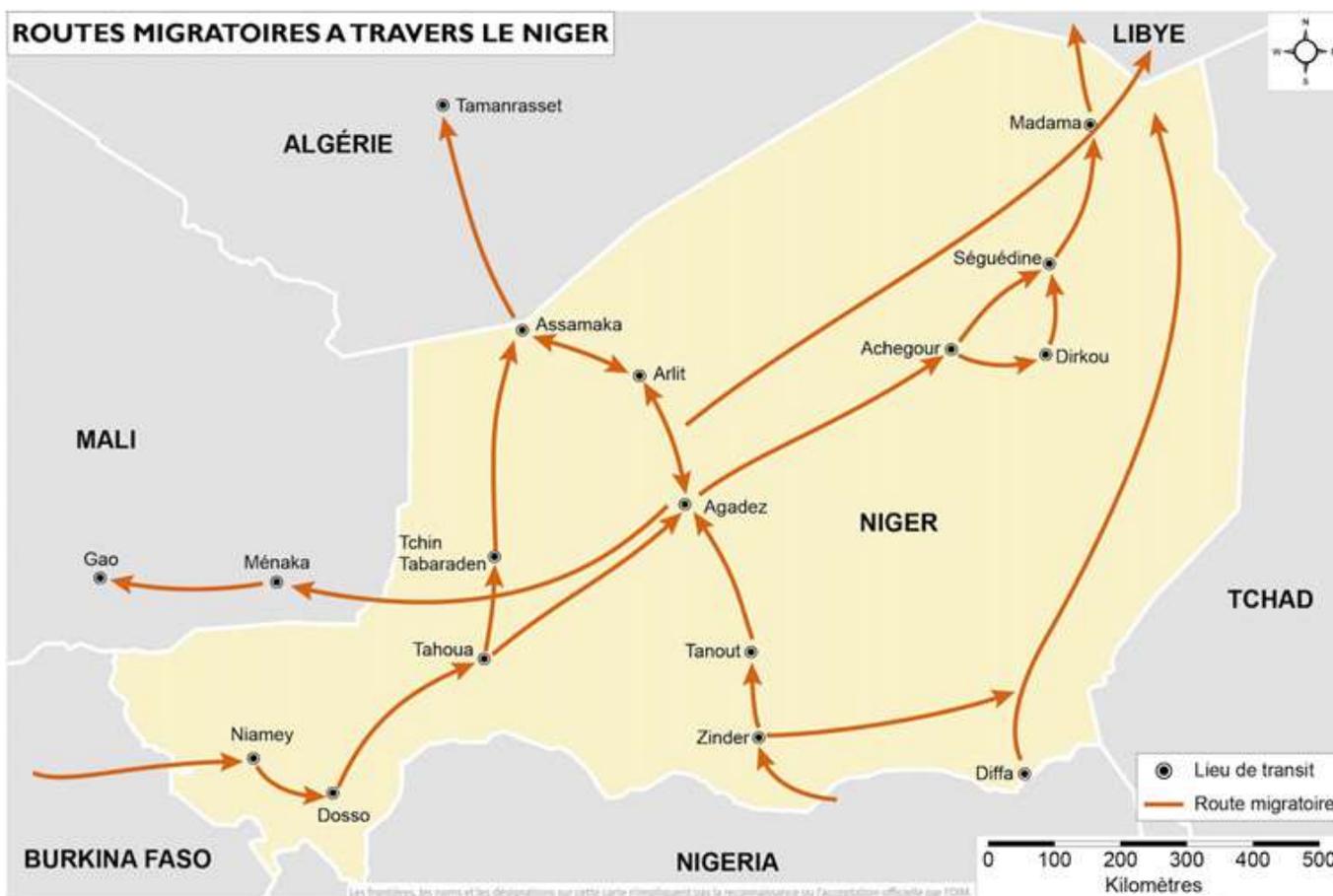
Des dizaines de personnes, en particulier les personnes qui conduisaient les migrants à travers le désert, ont été arrêtées et emprisonnées ; des centaines de véhicules ont été saisis. Les contrôles le long de la route entre Niamey et Agadez, et au-delà en direction de la Libye, ont été considérablement renforcés avec la mise en place de points de contrôle sur l'axe Tahoua-Agadez à Abalak et sur l'axe Zinder-Agadez à Tanout. Bien qu'il s'agisse toujours de l'espace de la CEDEAO, il est devenu plus difficile pour les migrants d'embarquer dans un bus en direction du nord du Niger. Les compagnies de transport privées qui assurent la liaison entre différents pays ont par exemple été sommées dès 2016, en application de la Loi 2015-36 relative au trafic illicite de migrants, de vérifier les documents des migrants avant de les prendre à bord.¹³⁹ Ceux qui ont leurs papiers peuvent continuer mais dès lors qu'ils passent Niamey il leur sera difficile de se rendre à Agadez sans éveiller les soupçons quant à leurs intentions de continuer ensuite vers la Libye ou l'Algérie. Au final, les personnes qui organisaient le transport des migrants au-delà d'Agadez se sont retrouvées soudainement au pied du mur, contraintes de cesser ces activités.

Officiellement, ces mesures auraient largement contribué à freiner le flot de migrants vers la Libye et l'Europe à partir de la fin du premier semestre de 2017. Il n'est pas clair cependant dans quelle mesure les flux migratoires du Niger vers l'Afrique du Nord ont réellement diminué. Après une période d'incertitude faisant suite à l'application brutale de la Loi 2015-36, les mouvements ont en effet repris mais le passage se fait depuis par d'autres routes, ce qui rend les estimations difficiles. Les routes ne sont pas nécessairement nouvelles mais étaient empruntées jusqu'à alors pour d'autres types de trafic illicite, notamment le trafic de drogue – une convergence qui tend à alimenter l'amalgame entre le trafic illicite de migrants et d'autres formes de criminalité transnationale organisée.¹⁴⁰ Déterminer précisément les nouvelles routes est difficile car les itinéraires se sont diversifiés et changent continuellement.

¹³⁸ Entretiens avec d'anciens passeurs au niveau d'Agadez (mars 2020).

¹³⁹ Cette mesure est prévue à l'article 11.2-3 du Protocole contre le trafic illicite de migrants. L'obligation pour les transporteurs est de vérifier si les passagers sont en possession des documents, et non d'évaluer l'authenticité ou la validité de ces documents.

¹⁴⁰ Jérôme Tubiana, Clotilde Warin et Gaffar Mohammad Saeneen, *Multilateral Damage. The impact of EU migration policies on central Saharan routes*, CRU Report, septembre 2018, p. 24.



Carte des routes migratoires à travers le Niger (OIM)

Certains migrants continuent par exemple d'emprunter des bus depuis Niamey, mais il semble qu'ils s'arrangent pour descendre avant l'arrivée à Agadez pour être ensuite conduits vers d'autres points de départ vers la Libye ou l'Algérie. La ville de Tahoua semble être devenue un point de transit important ; c'est de là que partent nombre de véhicules qui évitent la route nationale vers Agadez en passant par Tchén Tabaraden. D'autres migrants évitent complètement l'axe Niamey-Agadez, où ils seraient facilement repérés, pour se rendre à Zinder, au sud du pays, à la frontière avec le Nigéria, pour ensuite reprendre vers le nord. La plupart des véhicules passent désormais à plusieurs dizaines ou plusieurs centaines de kilomètres de la ville d'Agadez et des autres localités telles Dirkou pour éviter les contrôles de la police. Certaines routes passeraient par Achegour et Lateye pour ensuite rejoindre Madama.¹⁴¹ D'autres routes contournent Agadez par l'est et longent la frontière avec le Tchad, ou passent même par le Tchad, pour rejoindre ensuite le sud de la Libye. L'ouverture de la route par le Tchad serait facilitée par le fait que les Toubous sont aussi présents dans la région du Tibesti au nord du pays.¹⁴² Les trafiquants utilisent essentiellement les pick-up Toyota et traversent le désert jusqu'au sud de la Libye à pleine vitesse. Le trajet prendrait entre trois et quatre jours. Les prix auraient augmenté depuis 2016 jusqu'à atteindre 500'000 CFA (1'000 USD) au moment où la situation était particulièrement tendue, pour redescendre vers 250'000 CFA (500 USD) aujourd'hui.¹⁴³

¹⁴¹ Voir notamment The Global Initiative against Transnational Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken – assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., pp. 60-61.

¹⁴² Voir notamment The Global Initiative against Transnational Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken – assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., pp. 66-74.

¹⁴³ Entretiens avec des passeurs à Agadez (mars 2020).

Certains trafiquants amènent les migrants jusqu'à Mourzouk, d'autres jusqu'à Sabha, un autre hub important au sud de la Libye où les migrants devront trouver d'autres passeurs opérant dans la région pour continuer la route vers le nord du pays. La ville de Sabha, comme le notait un commentateur, représente à cet égard une « ligne de démarcation » assez claire entre les trafiquants opérant sur l'axe Niger-Libye, à savoir essentiellement les Toubous nigériens, et ceux qui organisent les mouvements à l'intérieur de la Libye et vers les côtes Méditerranéennes.

4.3. La route entre le Niger et l'Algérie

Pour les personnes tentant de se rendre en Europe, la route vers la Libye était traditionnellement plus commune considérant notamment l'absence d'autorités en Libye, le manque de contrôle aux frontières et la relative sécurité le long de la route. En comparaison, l'autre route migratoire depuis le Niger qui conduit vers l'Algérie via Arlit et Assamaka au nord du Niger pour ensuite mener vers Tamanrasset, en Algérie, était moins fréquentée. D'une part, cette route était jugée plus dangereuse en raison notamment de la présence de « coupeurs de routes » qui attaquent les véhicules et kidnappent les migrants à des fins de rançons.¹⁴⁴ A cela s'ajoute le fait que la frontière entre le Niger et l'Algérie fait l'objet d'un contrôle important de la part des autorités algériennes et nigériennes qui cherchent à intercepter les migrants. Du côté nigérien, cette collaboration s'inscrit dans la même logique que celle qui avait présidé au développement de la Loi 2015-36 suite à la découverte des 92 cadavres de migrants en octobre 2013.

Les mouvements le long de cette route sont essentiellement facilités par les Touaregs, qui sont présents dans la zone frontalière entre le nord du Niger, le Mali, le sud de l'Algérie et le sud de la Libye. Les Touaregs ont traditionnellement été impliqués dans le commerce et le trafic de différents types de biens – cigarettes, carburant, armes et drogues – à travers le Sahara ; ce n'est que relativement plus récemment que le trafic illicite de migrants est devenu une activité plus importante pour eux. Le trajet entre Agadez et l'Algérie se fait essentiellement par pick up à travers le désert jusqu'à Assamaka, où il faut passer un poste-frontière pour quitter le Niger et pour se rendre ensuite à In-Guezzam pour passer la frontière algérienne. Soit les passeurs contournent les postes de garde, soit ils paient les autorités d'un côté et/ou de l'autre de la frontière pour pouvoir passer. Une fois la frontière franchie, la plupart des migrants continuent jusqu'à Tamanrasset, où il est facile pour eux de trouver du travail ou de continuer leur route. Le coût du trajet jusqu'à Tamanrasset était d'environ 70'000 CFA (140 USD) avant 2015/2016 ;¹⁴⁵ il est aujourd'hui d'environ 100'000 CFA (200 USD).

La plupart de personnes qui traditionnellement empruntent cette route, notamment les migrants du Niger qui traversent la frontière chaque saison pour travailler en Algérie, ne cherchent pas à se rendre en Europe. L'Algérie est un pays dans lequel il est facile pour des personnes d'Afrique de l'Ouest de trouver du travail dans le secteur de la construction notamment, ou de gagner un peu d'argent par la mendicité pour ce qui est des femmes et des enfants. L'exemple le plus éloquent à cet égard est sans doute celui des femmes de la région de Zinder (Matamey) qui se rendent avec des enfants en Algérie pour y mendier dans les rues des grandes villes. Une grande majorité des cadavres retrouvés en octobre 2013 dans le désert étaient précisément des femmes et des enfants. Cependant, les mesures prises en 2016 par les autorités nigériennes pour lutter contre le trafic illicite de migrants, et qui semblaient cibler essentiellement les mouvements vers la Libye, semblent avoir détourné une partie des flux vers l'Algérie.¹⁴⁶ Les départs vers l'Algérie se font soit depuis Agadez, soit directement depuis Tahoua à travers le désert jusqu'à Assamaka.

¹⁴⁴ UNHCR, *Mixed Migration: Libya at the crossroads. Mapping of Migration Routes from Africa to Europe and Drivers of Migration in Post-revolution Libya*, op. cit., p. 39.

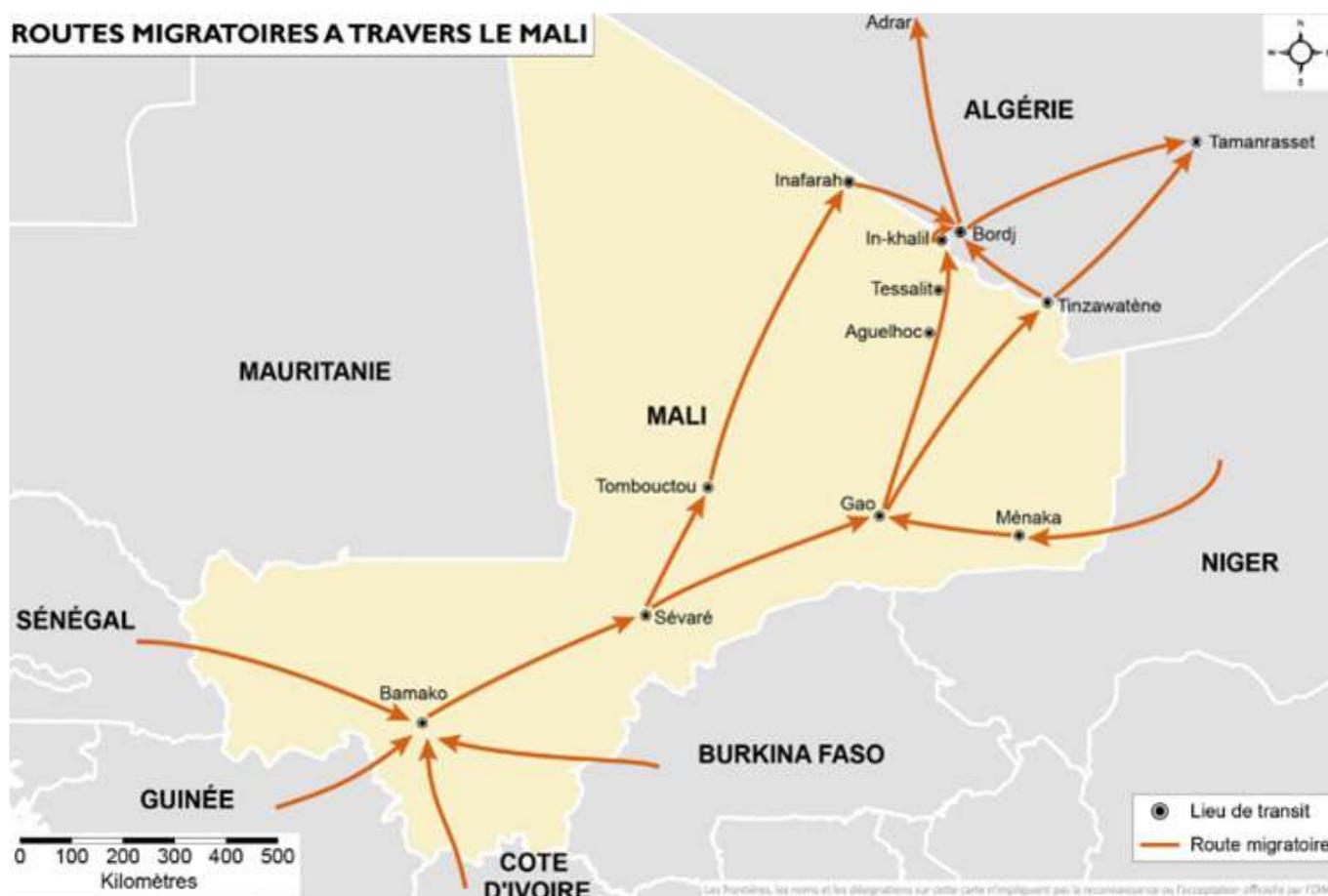
¹⁴⁵ *Ibid.*, p. 39.

¹⁴⁶ OIM, *DTM Libya's Migrant Report. Round 9*, mars-avril 2017.

4.4. La route entre le Mali et l'Algérie

Bien que les mouvements à travers le Mali aient considérablement diminué depuis le début du conflit armé dans le nord du pays en 2012, la route entre le Mali et l'Algérie reste importante pour de nombreux migrants d'Afrique de l'Ouest. Cela d'autant plus dans le contexte des mesures prises par les autorités nigériennes pour lutter contre le trafic illicite de migrants dans le nord du pays et considérant les risques en Libye. Si se rendre à Bamako ne pose en principe pas de problème, le recours à des trafiquants est nécessaire pour le reste de la route en raison, d'une part, de la présence de groupes armés, et en raison, d'autre part, des contrôles au niveau de la frontière algérienne. A l'exception des ressortissants du Mali, les nationaux de pays d'Afrique de l'Ouest doivent être en possession d'un visa pour entrer en Algérie.

Bamako est un lieu de transit important sur la route pour l'Algérie. Dans de nombreux cas, les migrants qui arrivent à Bamako ont déjà avec eux le numéro d'un coxeur. Pour les autres, il est relativement facile d'établir le contact avec des intermédiaires dans l'une des nombreuses gares routières de la capitale malienne. Les migrants peuvent choisir de se procurer de faux passeports maliens – pour un prix d'environ 20'000 CFA (40 USD) - et organiser la prochaine étape du voyage. Différentes options sont envisageables à ce stade, qui vont du trajet jusqu'en Algérie à l'organisation du voyage jusqu'en Europe. Depuis Bamako, les routes les plus courantes passent par Gao ou par Tombouctou (via Sévaré) avant de rejoindre l'Algérie.



Carte des routes migratoires à travers le Mali (OIM)

Il est possible de rejoindre Gao ou Tombouctou avec des bus de compagnies privées pour environ 30'000 CFA (60 USD) et la plupart des migrants organisent par eux-mêmes cette partie du trajet. L'étape suivante conduisant de Gao ou de Tombouctou vers l'Algérie est plus compliquée et plus risquée, cependant, d'où la nécessité de recourir à des trafiquants. Les coxeurs sont nombreux également à Gao et les migrants demeurent dans des foyers en attendant le départ pour l'Algérie. Les routes traditionnellement empruntées pour rejoindre l'Algérie depuis Gao passent soit par Kidal, soit par l'axe Aghuelok-Tessalit pour continuer ensuite jusqu'aux villages de In-Khalil, Thalandak ou Tindiska qui font face respectivement aux communes de Bordj Badji Mokhtar, Timaouine et Tinzaouten du côté algérien. Il semblerait cependant que la route depuis Gao a perdu quelque peu en importance depuis quelque temps en raison de l'insécurité croissante sur la route, même s'il est en réalité difficile d'avoir une bonne estimation des flux migratoires dans la zone.¹⁴⁷ Le coût du passage jusqu'en Algérie depuis Gao coûterait entre 100'000 et 200'000 CFA (entre 200 et 400 USD). Le transport des migrants sur cette route se fait par camion ou par pick up à travers le désert et dure de trois à quatre jours. Les véhicules passent par plusieurs points de contrôle établis par des groupes armés de la région tels que le MLNA ou GATIA qui exercent le contrôle sur une partie du territoire par lequel passe la route migratoire. Les migrants payent une taxe d'environ 5'000 CFA (10 USD) chacun pour poursuivre leur route. Il est clair qu'il existe des liens entre les chauffeurs et les groupes armés au niveau du Mali, ce qui explique la facilité qu'ont certains conducteurs à passer certains points de contrôle plutôt que d'autres tenus par des groupes différents. Il est probable également que le chauffeur contacte certains groupes au préalable pour qu'ils puissent effectivement intercepter le véhicule sur la route et exiger un paiement.

Selon certaines estimations, Tombouctou pourrait avoir supplanté Gao comme le principal lieu de transit pour les migrants en route pour l'Algérie.¹⁴⁸ La grande majorité des migrants qui ont été interviewés au Mali dans le cadre de ce rapport avaient également transité par Sévaré puis par Tombouctou, ce qui semble confirmer cette tendance. Depuis Sévaré, la route jusqu'à Tombouctou peut se faire par bus ou par bateau - une alternative qui semble-t-il est non seulement plus rapide mais plus économique aussi puisqu'elle permet d'éviter des points de contrôle. Tombouctou est un autre lieu de transit et ceux qui ont déjà arrangé la traversée jusqu'en Algérie à partir de Bamako sont triés dès leur descente du bus ou du bateau et répartis dans différents foyers en fonction des trafiquants avec qui ils ont passé un accord. Le prix du trajet pour se rendre de Tombouctou jusqu'à Bordj semble varier de 80'000 à 150'000 CFA (160 à 300 USD).

Plusieurs migrants ont par exemple raconté avoir effectué la traversée du désert à bord d'un pick up ou d'un camion jusqu'à un petit village appelé Inafarah à la frontière avec l'Algérie, en face de Bordj Badji Mokhtar. Au cours du trajet, qui prend entre trois et quatre jours, les véhicules passent aussi par plusieurs points de contrôle tenus par des groupes armés et chaque migrant doit payer entre 5'000 et 10'000 CFA (entre 10 et 20 USD). Ce qui se passe au niveau des points de contrôle est relativement similaire d'un récit à l'autre. En général, les personnes qui sont en mesure de payer les sommes demandées peuvent continuer leur route sans aucun problème. Dans le cas des migrants qui ont payé une sorte de forfait pour être conduits en Algérie, un contact se fait par téléphone entre les membres du groupe armé et un intermédiaire pour confirmer l'arrangement, ou alors c'est le chauffeur lui-même qui transmet une liste sur laquelle est inscrite le nom de ceux qui ont déjà payé.

¹⁴⁷ Voir Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts créé en application de la résolution 2374 (2017) du Conseil de sécurité sur le Mali et reconduit par la résolution 2432 (2018)*, S/2019/636, *op. cit.*, para. 122 ; Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts créée en application de la résolution 2374 (2017) du Conseil de sécurité sur le Mali*, S/2018/581, *op. cit.*, para. 139-141.

¹⁴⁸ Voir notamment la Matrice de suivi des déplacements de l'OIM pour le Mali, disponible à l'adresse <https://dtm.iom.int/mali?page=4>.

Un autre migrant a indiqué avoir reçu une sorte de ticket à présenter au niveau des postes de contrôle. Si tout est en ordre, les migrants peuvent continuer leur route. Ce système démontre un certain niveau de coordination entre les organisateurs des mouvements et les groupes armés au Mali. Quant à ceux qui ne veulent pas ou ne sont pas mesure de payer, ils sont en principe écartés du groupe et menacés de ne pas pouvoir continuer leur route. La plupart des migrants interviewés ont indiqué que les membres des groupes armés fouillaient alors leurs affaires et prenaient ce qu'ils pouvaient – argent, téléphone, même les habits. Certains ont raconté avoir été battus ou avoir vu d'autres migrants se faire battre. Dans d'autres cas, les migrants ont été forcés d'appeler certains de leurs proches pour qu'ils virent immédiatement la somme exigée. Il arrive aussi que d'autres migrants payent pour ceux qui n'en ont pas les moyens, auxquels cas le véhicule peut repartir. Une fois arrivés à Inafarah, les migrants doivent payer environ 20'000 CFA (40 USD) pour franchir la frontière avec l'Algérie. Ceux qui n'ont plus assez d'argent avec eux peuvent soit contacter d'autres personnes pour demander de l'aide, soit rester travailler à Inafarah. Le travail consiste essentiellement à décharger des bidons d'essence importés irrégulièrement de l'Algérie, ce qui démontre que certains trafiquants de migrants sont aussi impliqués dans la contrebande de carburant. Lorsque tout est réglé, les migrants sont déposés de nuit par un pick up à une quinzaine de kilomètres de la frontière, puis sommés de continuer la route par eux-mêmes et à pied en suivant les lumières de la ville jusqu'à ce qu'ils arrivent à Bordj Badji Mokhtar. Bordj Badji Mokhtar, Timiaouine et Tinzaouten, par où les migrants rentrent en Algérie, sont également des lieux de transit où se trouvent de nombreux coxeurs originaires de différents pays et parlant plusieurs langues. Une fois en ville, les migrants pourront appeler un contact s'ils en ont le numéro – ce qui est généralement le cas pour ceux qui ont payé pour une sorte de forfait afin de se rendre dans un autre pays – ou trouver quelqu'un qui les redirigera vers un foyer où ils pourront passer la nuit et préparer la prochaine étape de leur périple. Il y a malheureusement très peu d'informations disponibles quant aux liens entre les trafiquants au Mali et les personnes impliquées dans ce type d'activité en Algérie.

4.5. Destination Europe : la traversée de la Libye et de l'Algérie

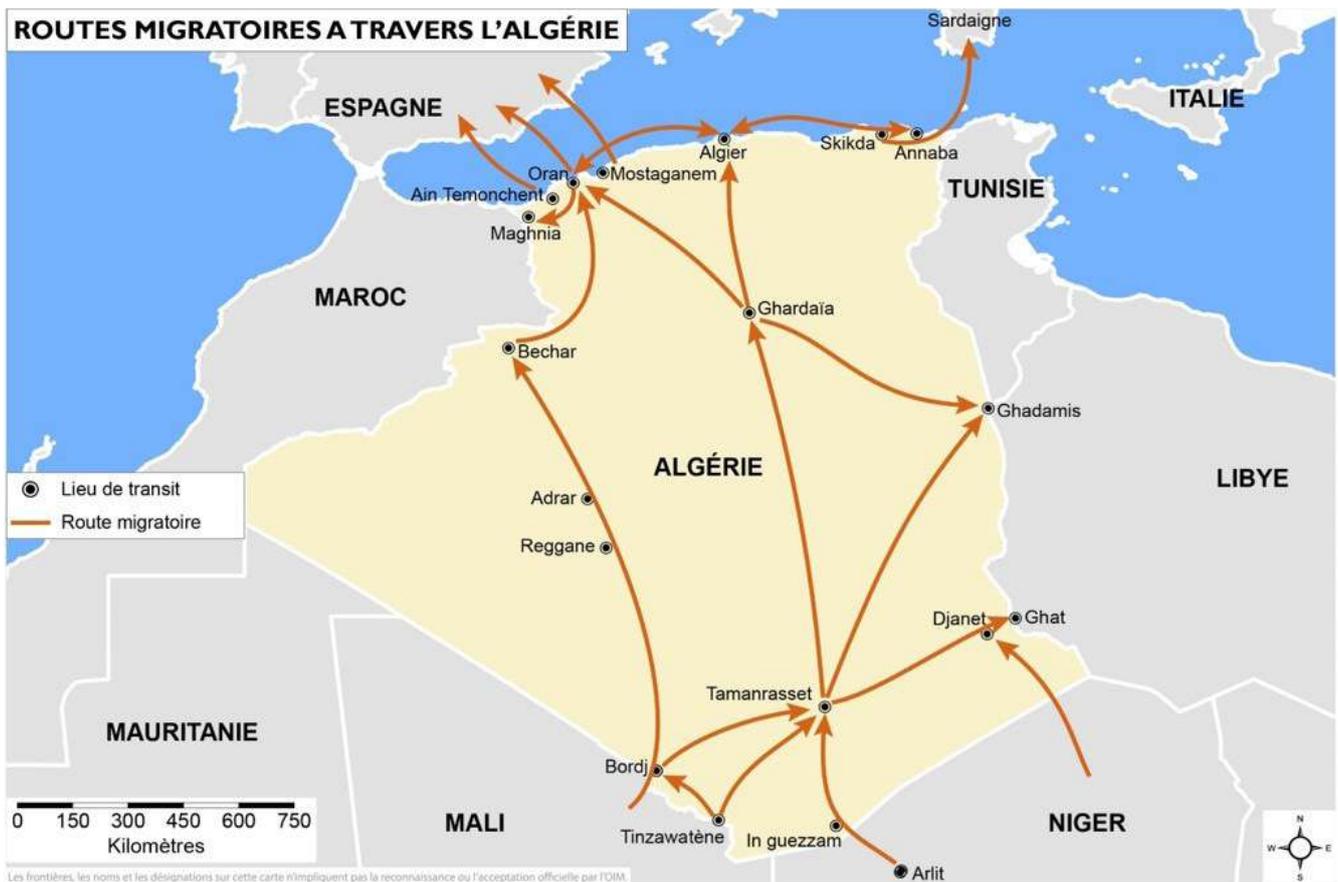
Arrivés en Libye ou en Algérie, une partie des migrants tentent de se rendre assez rapidement vers le nord du pays et les côtes méditerranéennes afin de rejoindre l'Europe, soit directement depuis la Libye, soit en passant par le Maroc ou la Tunisie. Une autre partie des migrants passent un certain temps en Libye ou en Algérie pour y travailler et gagner l'argent dont ils ont besoin pour poursuivre leur route. Au gré des opportunités, cependant, ce qui était peut-être envisagé initialement comme une courte halte peut se prolonger sur plusieurs années.

4.5.1. Transit en Algérie

En raison des développements au Niger et en Libye, l'Algérie en est venue à jouer un rôle plus important pour les migrants d'Afrique de l'Ouest. Selon certaines estimations, quelque 500 personnes entreraient chaque jour sur le territoire algérien de manière irrégulière à travers la frontière sud du pays, soit environ 182'500 personnes sur une année.¹⁴⁹ L'Algérie est à la fois un pays de transit vers la Libye, le Maroc ou la Tunisie, pour ceux qui entendent rejoindre l'Europe, mais aussi, pour beaucoup, un pays de destination. En fait, la majorité des migrants qui transitent par l'Algérie s'y arrêtent pour y travailler quelque temps ; cependant, nombreux sont ceux qui restent plus longtemps que prévu dans le pays dans la mesure où il est facile pour eux de trouver un emploi relativement bien payé. Une fois arrivés à Bordj Badji Mokhtar (depuis le Mali) ou à Tamanrasset (depuis le Niger), la plupart des migrants demeurent pour quelques jours dans des « foyers » gérés principalement par des étrangers (Maliens, Guinéens, Ivoiriens ou autres). Les témoignages recueillis dans le cadre de ce rapport montrent cependant que les migrants ont une relative large marge de manœuvre quant à l'organisation de la suite de leur voyage.

¹⁴⁹ Algérie Presse Service, *Bedoui : 500 tentatives d'entrée illégale sur le territoire national enregistrées aux frontières sud du pays*, 19 octobre 2020, <http://www.aps.dz/algerie/71882-bedoui-500-tentatives-d-entree-illegale-sur-le-territoire-national-enregistrees-aux-frontieres-sud-du-pay>.

Certains avaient choisi de continuer vers le nord ; d'autres avaient préféré rester travailler à Bordj Badji Mokhtar ou Tamanrasset pour gagner de l'argent avant de repartir quand une bonne occasion de le faire s'est présentée. Les passeurs depuis Bordj Badji Mokhtar organisent des sortes de convois pour amener les migrants dans les autres villes – par exemple jusqu'à Reggane, puis de Reggane à Adrar, Béchar, Oran ou Alger – en évitant d'éventuels barrages. Depuis Tamanrasset, la route passe In Salah puis Ghardaia pour ensuite relier Alger au nord du pays. Une autre option pour les migrants, moins chère mais un peu plus risquée, est de prendre les transports publics ou de partir avec d'autres individus qui acceptent d'accompagner les migrants vers une autre ville pour se faire un peu d'argent. Les prix sont largement négociables et il est possible de rejoindre Oran ou Alger depuis Bordj Badji Mokhtar ou Tamanrasset pour 15'000 ou 20'000 dinars (de 60 à 80 USD). Chacune de ces villes semble offrir des opportunités de travail pour les migrants et nombreux sont ceux qui ont fractionné leur voyage à travers l'Algérie en plusieurs étapes au gré des opportunités. Certains migrants ont passé plusieurs années en Algérie et ont même renoncé à se rendre en Europe ; d'autres qui étaient venus en Algérie pour y travailler, sans intention d'aller plus loin, ont vu l'opportunité d'aller en Europe et ont tenté de s'y rendre. Le principal risque cependant, pour les migrants en situation irrégulière, est d'être arrêtés par les autorités, qui généralement reconduisent à la frontière les migrants irréguliers vers le Mali ou le Niger. Il arrive que des migrants tentent la traversée vers l'Europe depuis les côtes algériennes, soit en direction de l'Espagne à partir des côtes à l'ouest de l'Algérie (notamment depuis Bou Zadjar ou Ghazaouet), soit en direction de l'Italie à partir des côtes à l'est du pays (par exemple depuis Sidi Salem à la périphérie de la ville d'Annaba).¹⁵⁰ Cependant, malgré une augmentation des départs par bateau depuis l'Algérie en 2019 et 2020, l'Algérie n'est pas un point de départ important vers l'Europe mais plutôt un transit vers le Maroc, la Tunisie ou la Libye. D'autres migrants passent par l'Algérie pour se rendre en Libye pour ensuite rejoindre les côtes au nord de la Libye. Les deux points de passage pour la Libye sont Ghat, au sud du pays, et Ghadames plus au nord.



¹⁵⁰ « A Sidi Salem, les harraga rapportent plus que le poisson », dans El Watan.com, 16 juillet 2010, <https://www.elwatan.com/edition/actualite/a-sidi-salem-les-harraga-rapportent-plus-que-le-poisson-16-07-2010>.

4.5.2. La traversée de la Libye

Bien que la Libye demeure le principal pays de transit sur la route de la Méditerranée centrale, le nombre de migrants traversant le pays pour se rendre sur les côtes méditerranéennes a considérablement diminué ces dernières années. Le passage par la Libye est devenu plus long, plus cher et plus dangereux qu'il ne l'était auparavant. Il existe plusieurs points d'entrée en Libye depuis le Niger ou l'Algérie. La plupart des migrants qui ont transité par le Niger rentrent en Libye par la frontière sud du pays, de loin la plus poreuse. Pour rentrer sur le territoire libyen il faudrait en principe un visa, mais faute d'une autorité légitime qui exercerait un contrôle sur cette partie du territoire il n'y a en fait pas de système de contrôle aux frontières qui puisse empêcher les migrants de rentrer dans le pays. Depuis la chute de Kadhafi, la région est essentiellement contrôlée par les Toubous. La majorité des trafiquants qui empruntent cette route traversent ou contournent le poste-frontière de Tumo et continuent directement à travers la région du Fezzan en passant par al-Wigh jusqu'à al Qatrun, puis Mourzouq.¹⁵¹ Certains passeurs ne vont pas au-delà de Mourzouq, auxquels cas les migrants doivent s'arranger autrement pour continuer leur route ; mais d'autres conduisent les migrants jusqu'à Sebah, qui marque la fin de la zone sur laquelle les Toubous exercent un certain contrôle. A partir de Sebah, les migrants doivent trouver d'autres personnes qui puissent les conduire vers le nord. Le nord de la Libye est non seulement le point de départ vers l'Europe, mais également une partie du pays où les opportunités en matière de travail sont plus nombreuses.

L'autre point d'entrée en Libye pour les migrants d'Afrique de l'Ouest est la ville de Ghat, qui est proche de la frontière avec l'Algérie dans le sud du pays et accessible depuis Tamanrasset, même si le voyage est relativement long avec près de 1'000 kilomètres de distance. La route passe par la ville algérienne de Djanet avant d'arriver à Ghat. La ville de Ghat est contrôlée par les Touaregs qui sont aussi présents dans le nord du Niger et en Algérie – il est donc assez facile pour eux de conduire les migrants à travers la frontière entre l'Algérie et la Libye. La route est assez ancienne et était empruntée par les migrants qui se rendaient en Libye pour y trouver du travail ; elle a cessé d'être active en 2014 et 2015 suite à un conflit entre les Touaregs et les Toubous mais a depuis été rouverte.¹⁵² Depuis Ghat, les migrants sont amenés par les passeurs jusqu'à Ubari où ils sont remis à d'autres groupes et peuvent continuer jusqu'à Sebah ou vers le nord à travers le désert.¹⁵³ La ville de Sebah est le principal lieu de transit sur la route du sud vers le nord de la Libye et les côtes méditerranéennes pour les migrants qui entrent par l'Algérie en passant par Ghat, par les frontières sud du pays en provenance du Niger, ou par l'est en provenance du Tchad ou du Soudan.

La ville de Sabha est partagée entre Toubous et Arabes, notamment la tribu Awlad Suleiman. Les Toubous ne s'aventurent en principe pas au-delà de Sabha. En fonction des arrangements, les migrants sont généralement remis à des membres de la tribu Awlad Suleiman pour continuer la route vers le nord, ou alors ils sont déposés par les trafiquants à Sabha et libre ensuite à eux de s'arranger. Faute de moyens, de nombreux migrants demeurent un certain temps à Sabha pour y travailler et gagner l'argent dont ils ont besoin pour continuer.¹⁵⁴ Si des migrants pouvaient encore voyager vers Tripoli en bus ou en taxi dans les premières années après la révolution,¹⁵⁵ cela n'est désormais plus possible et le recours à des passeurs pour effectuer le trajet entre Sabha et le nord du pays est désormais nécessaire.

¹⁵¹ The Global Initiative against Transnational Organized Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken. Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., pp. 40-41.

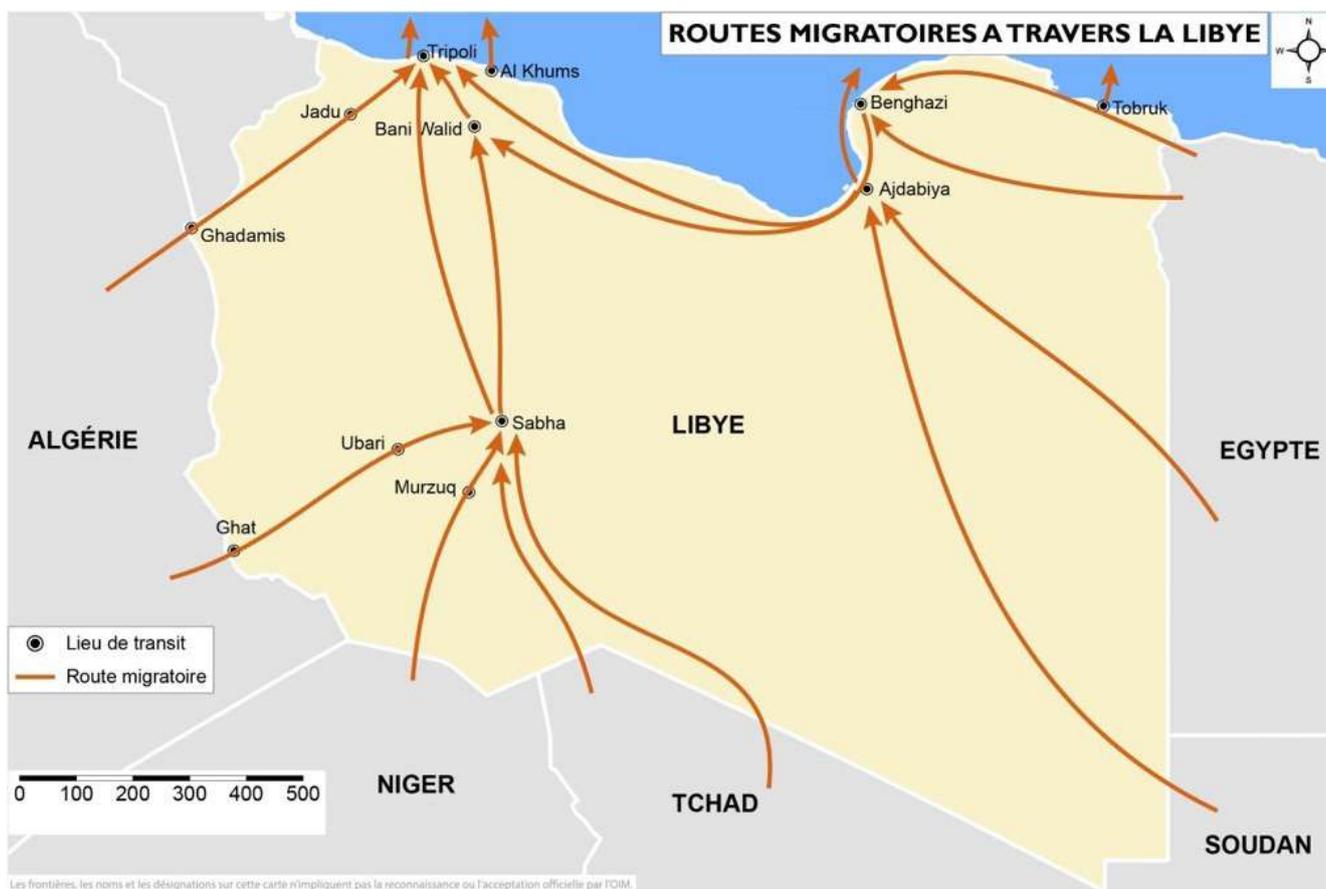
¹⁵² Peter Tinti et Tom Westcott, *The Niger-Libya corridor. Smugglers' perspectives*, ISS paper 299, novembre 2016, p. 5.

¹⁵³ The Global Initiative against Transnational Organized Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken. Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., pp. 43-44.

¹⁵⁴ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales travaillant sur la Libye (juin 2020).

¹⁵⁵ UNHCR, *Mixed Migration: Libya at the crossroads. Mapping of Migration Routes from Africa to Europe and Drivers of Migration in Post-revolution Libya*, op. cit., p. 43.

Les trajets se font généralement en pick up à travers le désert et les itinéraires varient selon l'évolution du conflit. Il y a de fortes chances cependant que les véhicules soient interceptés le long de la route et que les migrants soient attaqués ou kidnappés pour être victimes d'extorsion dans l'un des nombreux centres de « détention » pour migrants qui pullulent à travers le pays. La ville de Bani Walid, au sud-est de Tripoli, demeure le principal point de transit vers Tripoli et les villes côtières à l'ouest du pays ; mais c'est aussi là que se trouvent de nombreux centres de détention informels où les migrants sont victimes d'exploitation et d'abus. L'aspect le plus « saillant » de la question migratoire en Libye, notait le Groupe d'experts sur la Libye, est en effet « le passage successif des populations migrantes d'un centre de détention à un autre pendant des mois, voire des années ».¹⁵⁶ Pour ceux qui veulent se rendre en Europe, le passage par ce type de lieux semble désormais être une étape incontournable. Il existe encore une autre route entre l'Algérie et la Libye. Les migrants qui se trouvent plus au nord de l'Algérie – ceux qui travaillent à Alger ou Oran par exemple - peuvent pénétrer en Libye en passant par Debdeb à la frontière Algérienne pour rejoindre la ville de Ghadames au nord-ouest de la Libye, proche de la frontière tunisienne. De là ils peuvent continuer jusqu'à Tiji ou Jadu qui sont d'autres lieux de transit importants vers les côtes méditerranéennes, ou continuer jusqu'à Bani Walid.¹⁵⁷ Les mouvements le long de cette route sont organisés essentiellement par des membres de la brigade de Zintan.¹⁵⁸



¹⁵⁶ Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011)*, S/2019/914, 9 décembre 2019, para. 50.

¹⁵⁷ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales travaillant sur la Libye (juin 2020).

¹⁵⁸ Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011)*, S/2017/466, 1 Juin 2017, para. 257.

4.6. La traversée de la Méditerranée

Pour les migrants qui souhaitent parvenir jusqu'en Europe, la traversée de la mer Méditerranée – la dernière étape avant l'Europe – est l'une des étapes les plus éprouvantes. La plupart des migrants qui tentent la traversée de la Méditerranée pour l'Italie partent de la Libye. Entre 2015 et 2017, on estimait que près de 90% des personnes arrivées par la mer en Italie étaient parties des côtes libyennes.¹⁵⁹ Il est difficile d'offrir une description précise de la situation au nord de la Libye et d'identifier les principaux points de départ tant la situation change vite. Cependant, l'on peut distinguer entre deux périodes : la première jusqu'en 2016 et caractérisée par un grand nombre de mouvements sur la Méditerranée en partance des côtes libyennes ; l'autre dès 2017 marquée par une diminution nette du nombre de départs et des changements conséquents en termes d'organisation du trafic illicite de migrants sur la route de la Méditerranée centrale. Les côtes libyennes sont contrôlées par différentes milices qui sont également impliquées, à des degrés divers, dans le trafic illicite de migrants en mer Méditerranée. Jusqu'en 2017, les points de départ vers l'Europe étaient principalement situés à l'ouest de Tripoli (Zawiyah, Zuwarah, Sabratha).¹⁶⁰ Les migrants étaient généralement gardés dans des logements temporaires et sous protection avant d'être conduits vers des points d'embarquement lorsque les conditions étaient remplies pour pouvoir prendre la mer.¹⁶¹ Les départs se faisaient ouvertement, au grand jour, depuis des bandes côtières contrôlées par les milices.¹⁶² Les îles italiennes de Lampedusa et de Pantelleria pouvaient être atteintes en l'espace de deux ou trois jours sous bonnes conditions. Au fur et à mesure que les opérations de recherche et de sauvetage en mer (SAR) s'étaient rapprochées des côtes libyennes, cependant, les grandes embarcations utilisées dans les premières années après la chute de Kadhafi avaient fait place à des embarcations pneumatiques bien plus hasardeuses et surchargées ; l'objectif des trafiquants n'était alors plus de conduire les migrants jusqu'en territoire italien mais de leur permettre de rejoindre des plateformes pétrolières dans les eaux territoriales libyennes, ou les eaux internationales pour ensuite appeler le centre de coordination des sauvetages maritimes de Rome à l'aide d'un téléphone satellite.

Des migrants étaient spécialement formés pour conduire les embarcations et passer un appel une fois les bateaux suffisamment loin des côtes libyennes. Mais la situation a considérablement changé en 2017 lorsque certaines milices auparavant impliquées dans le trafic illicite de migrants ont renoncé à cette activité, voire s'y sont ouvertement opposées. Selon certains analystes, ce revirement serait essentiellement dû à deux facteurs : les pressions européennes et le fait que l'implication de ces groupes dans le trafic illicite de migrants était devenu un obstacle dans leur quête de légitimité, d'une part ; et d'autre part la cooptation de plusieurs milices dans les forces de sécurité après l'arrivée du Gouvernement d'entente nationale Libyen (GNA) à Tripoli en mars 2016.¹⁶³ En même temps, et avec le soutien de l'Italie, les garde-côtes libyens se sont mis à jouer un rôle de plus important en matière d'interceptions des embarcations au départ de la Libye. Conséquence de ces développements, le nombre de départs depuis les côtes libyennes a considérablement diminué durant cette période. En 2016, le nombre de départs depuis la Libye était estimé à 103'100 ; en 2018 et 2019 il était estimé à 17'000 et 13'800 respectivement.¹⁶⁴

¹⁵⁹ Conseil de sécurité, *Rapport présenté par le Secrétaire général en application de la résolution 2240 (2015) du Conseil de sécurité*, S/2016/766, op. cit., para. 4 ; Conseil de sécurité, *Rapport présenté par le Secrétaire général en application de la résolution 2312 (2016) du Conseil de sécurité*, S/2017/761, op. cit., para. 3 ; Conseil de sécurité, *Application de la résolution 2380 (2017)*, Rapport du Secrétaire général, S/2018/807, 31 août 2018, para. 3.

¹⁶⁰ Voir par exemple Fransje Molenaar et Floor El Kamouni-Janssen, *Turning the tide. The politics of irregular migration in the Sahel and Libya*, op. cit., p. 52.

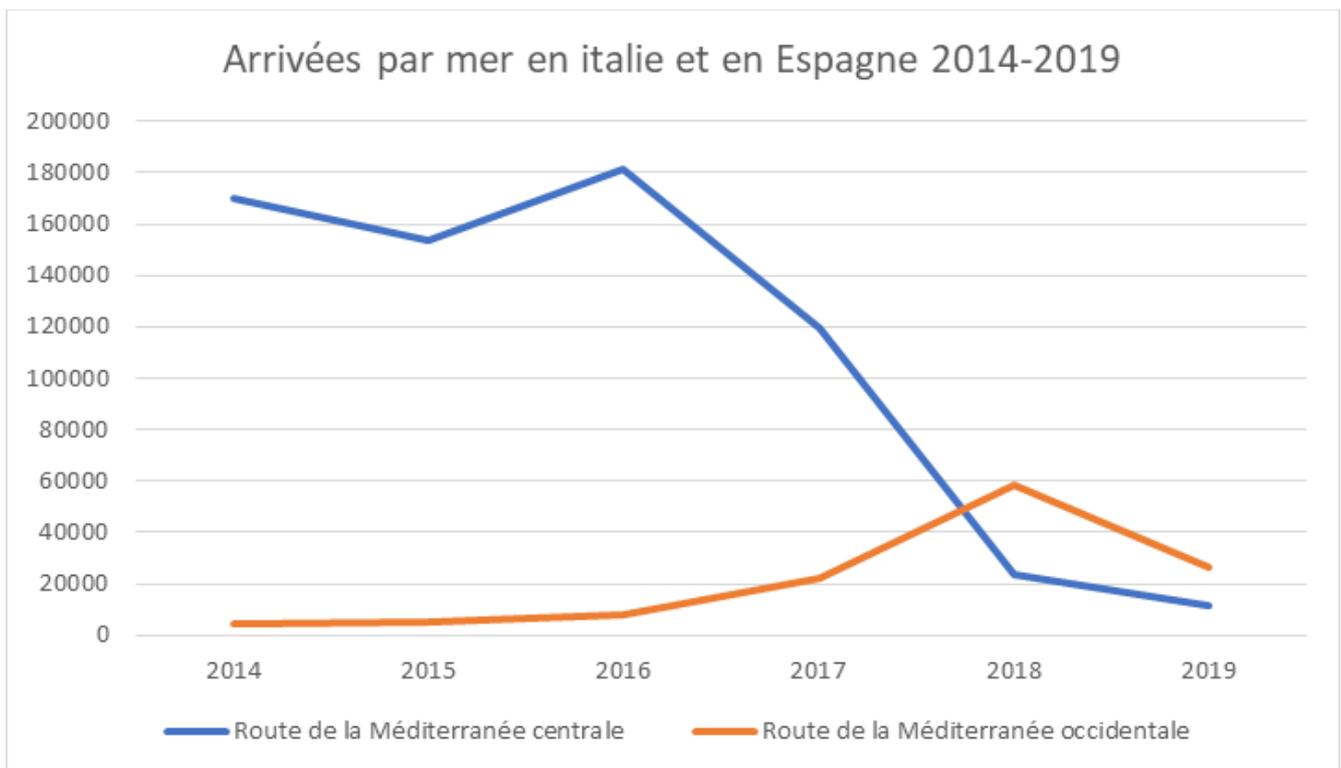
¹⁶¹ UNHCR, *Mixed Migration: Libya at the crossroads. Mapping of Migration Routes from Africa to Europe and Drivers of Migration in Post-revolution Libya*, op. cit., p. 44.

¹⁶² The Global Initiative against Transnational Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken – assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., p. 11.

¹⁶³ Ibid., p. 13.

¹⁶⁴ Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011)*, S/2019/914, 9 décembre 2019, para. 47.

Les mouvements se font désormais de nuit et par petits groupes de migrants depuis des ports à l'est (Sabrata, Zouara) et à l'ouest de Tripoli (Khoms, Qaraboulli, Misrata).¹⁶⁵ Le recours à des canots pneumatiques semble moins fréquent alors que d'autres types d'embarcations employées précédemment – en bois ou en fibre de verre – sont utilisées à nouveau afin de permettre aux migrants de couvrir une plus grande distance pour échapper aux garde-côtes libyens. Les embarcations arrivent désormais jusqu'aux eaux territoriales de l'Italie ou de Malte.¹⁶⁶ Le prix de la traversée varie entre 500 et 1'500 Euros (entre 600 et 1'800 USD) selon la qualité du bateau et le nombre de personnes.¹⁶⁷ En réponse à la situation en Libye, les trafiquants ont cherché d'autres alternatives pour conduire les migrants vers l'Europe et les départs se sont multipliés depuis d'autres pays tels que la Tunisie et dans une certaine mesure l'Algérie. En 2018, les arrivées en Europe depuis la Libye avaient diminué de 86% et ne représentaient plus que 11% du nombre total d'arrivées en Europe, contre 59% en 2017. En fin d'année 2018, Frontex notait que la Tunisie devenait par période le principal point de départ des migrants détectés le long de la route de la Méditerranée centrale.¹⁶⁸ On note aussi, depuis 2017, une recrudescence importante de mouvements le long de la route de la Méditerranée occidentale qui relie le Maroc à l'Espagne. Si nombre de migrants sur cette route proviennent de pays de l'Afrique du Nord, notamment du Maroc ou de l'Algérie, on y trouve cependant une large proportion de migrants d'Afrique de l'Ouest, venant notamment de Guinée, du Mali, de la Côte d'Ivoire ou du Sénégal. De l'Afrique de l'Ouest, les migrants passent désormais par la Mauritanie pour se rendre jusqu'au Maroc. D'autres passent par l'Algérie, puis par le Maroc (via Maghnia) en espérant pouvoir rejoindre l'Espagne. Alors que cette route était quasiment fermée il y a quelques années, elle est désormais plus importante que la route de la Méditerranée centrale, jugée désormais trop dangereuse. En 2019, quelque 26'200 personnes avaient traversé la Méditerranée pour se rendre en Espagne, soit plus du double du nombre de personnes arrivées en Italie (11'500) durant la même période.¹⁶⁹



Arrivées par mer en Italie et en Espagne 2014-2019

¹⁶⁵ The Global Initiative against Transnational Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken – assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., p. 11.

¹⁶⁶ The Global Initiative against Transnational Organized Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken. Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., pp. 19-20.

¹⁶⁷ *Ibid.*, p. 21.

¹⁶⁸ Frontex, *Risk Analysis for 2019*, op. cit., p. 16.

¹⁶⁹ UNHCR, *Mediterranean Portal Situation*, <https://data2.unhcr.org/en/situations>.



Encadré 3 : Impact de la pandémie du COVID-19 sur le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale

L'impact de la pandémie du COVID-19 sur le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale demeure difficile à déterminer. Les mouvements de personnes, y compris les mouvements irréguliers, sont plus que jamais devenus une question de sécurité pour les États dans le contexte de la lutte contre le COVID-19. Dans de nombreux pays, y compris en Algérie ou au Niger, les contrôles au niveau des points de passage connus ont été renforcés, ce qui rend le franchissement des frontières d'autant plus difficile pour les migrants et les trafiquants. Les mouvements à l'intérieur des pays sont aussi plus compliqués : au Niger par exemple, une autorisation spéciale était requise pour voyager à l'intérieur du pays et des points de contrôle supplémentaires avaient été établis par les autorités, y compris le long de la route entre le sud du pays et la région d'Agadez.¹⁷⁰ Certaines communautés locales présentes le long des routes migratoires et qui jusque-là étaient relativement tolérantes en ce qui concerne le passage de migrants, dans la mesure où elles en bénéficiaient économiquement, s'y opposeraient désormais par peur de contribuer à la propagation du virus. En Libye par exemple, il a été rapporté que les communautés dans plusieurs lieux de transit sur la route vers le nord du pays, notamment à Sabha, ont restreint l'accès aux villes et fermé certains points d'accès pour empêcher le passage de migrants.¹⁷¹

S'il y a effectivement eu une baisse du nombre d'arrivées en Italie dans les premiers mois de la crise, entre mars et avril 2020, avec seulement 241 et 671 arrivées enregistrées en Italie, elle a cependant été de courte durée. En pratique, le trafic illicite de migrants se poursuit, avec même une augmentation importante du nombre d'arrivées depuis le mois de mai par rapport aux chiffres recueillis durant la même période l'année précédente.¹⁷² Les conséquences socio-économiques liées à la crise de la pandémie du COVID-19, couplées à la diminution des voies régulières de régulière, pourraient également pousser de nombreuses personnes à rechercher d'autres opportunités ailleurs en recourant aux services de trafiquants.

Il est peu probable que la crise de la pandémie du COVID-19 altère fondamentalement le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale. D'une part, parce que les principales restrictions aux mouvements de personnes entre pays – telles que la fermeture des aéroports ou des frontières – imposées par les États n'ont pas nécessairement une incidence importante sur la façon dont les mouvements irréguliers prennent place dans la région du Sahel. D'autre part, parce que ces mesures n'affectent pas la demande de services liés au trafic illicite de migrants – ou alors dans le sens d'une augmentation. Dans ces circonstances, la logique voudrait que certains trafiquants continuent d'offrir leurs services tout en s'adaptant aux nouvelles mesures restrictives – ce qui veut potentiellement dire de nouvelles routes, certainement plus dangereuses, mais surtout des prix plus élevés qui pousseraient davantage encore les migrants dans des situations de vulnérabilité.¹⁷³

¹⁷⁰ Lucia Bird, *Smuggling in the time of COVID-19. The impact of the pandemic on human-smuggling dynamics and migrant-protection risks*, The Global Initiative against Transnational Crime, avril 2020, p. 9.

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² On comptait 782 arrivées en mai 2019 contre 1'654 arrivées en mai 2020, 1'218 arrivées en juin 2019 contre 1'830 arrivées en juin 2020, 1'088 arrivées en juillet 2019 contre 7'065 arrivées en juillet 2020, et 1'268 arrivées en août 2019 contre 5'007 en août 2020. Voir UNHCR, *Italy weekly snapshot*, 20 août 2020, <https://data2.unhcr.org/en/documents/download/78649>. Voir également Irene Schöfberger et Marzia Rango, "COVID-19 and migration in West and North Africa and across the Mediterranean", dans *OIM, Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development and governance*, 2020, pp. XX-XXIX.

¹⁷³ Gabriella Sanchez et Luigi Achilli, *Stranded : The Impacts of COVID-19 on Irregular Migration and Migrant Smuggling, 2020/20*, Robert Schuman Centre for Advanced Studies et Migration Policy Centre, mai 2020.

5. La dimension économique du trafic illicite de migrants

Par définition, le trafic illicite de migrants est l'objet d'une transaction par laquelle une personne s'engage à assurer l'entrée illégale d'une autre personne dans un territoire « pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel ». ¹⁷⁴ Plusieurs études ont mis en évidence le fait que le trafic illicite de migrants serait devenu une industrie extrêmement lucrative générant des milliards de dollars. En 2016, Europol estimait par exemple que les revenus générés par les groupes impliqués dans ce type d'activité, au niveau global, serait de l'ordre de 3 à 6 milliards d'Euros. ¹⁷⁵ L'ONU DC estimait la même année que ce montant serait plutôt de l'ordre de 5.5 à 7 millions de dollars. ¹⁷⁶ Les sommes invoquées expliqueraient le développement de puissants réseaux criminels impliqués dans le trafic illicite de migrants, leurs professionnalisation croissante ainsi que leur propension à prendre davantage de risques.

S'il est clair qu'une économie importante s'est développée autour du trafic illicite de migrants de l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe, l'on sait cependant peu de choses sur la façon dont les choses fonctionnent en termes économiques, que ce soit la façon dont l'argent circule ou les revenus générés par cette activité. S'intéresser aux aspects financiers pour faciliter les enquêtes et les poursuites à l'encontre des organisateurs haut-placés - ceux qui profitent le plus de cette activité, mais aussi ceux qui sont généralement les plus difficiles à atteindre - est légitime et important, mais difficile en pratique considérant que les transactions se font essentiellement en dehors du système bancaire. Enfin, l'expérience récente en termes de lutte contre le trafic illicite de migrants a également mis en lumière l'importance de cette activité pour toute une frange de la population, essentiellement le long d'importantes routes migratoires, qui bénéficie d'une manière ou d'une autre d'une économie qui repose sur la migration irrégulière.

5.1. Les modes de financement du trafic illicite de migrants

Ce que l'on sait, c'est que les migrants ont besoin de ressources financières substantielles pour pouvoir recourir aux services de passeurs et de facilitateurs. Plusieurs migrants qui ont été interrogés dans le cadre de cette recherche ont expliqué qu'eux-mêmes ou leurs familles avaient dû vendre ou mettre en gage leurs biens et autres actifs afin de réunir les fonds nécessaires pour qu'ils puissent se rendre au Maghreb ou en Europe. Le prix qu'ils sont en mesure de payer conditionne dans une certaine mesure leur expérience en termes d'itinéraires, de délais et de sécurité. De manière générale, il existe trois façons pour un migrant d'organiser son voyage en recourant aux services de passeurs et de trafiquants. Les migrants qui ont davantage de moyens peuvent s'offrir une sorte de forfait qui facilitera grandement les choses, quand ceux qui n'ont pas accès aux mêmes ressources choisiront de fragmenter leur voyage en différentes étapes. Il y a des cas également où des migrants s'endettent auprès des trafiquants, ce qui les rend davantage vulnérables face aux risques d'abus.

5.1.1. L'option « forfait ».

Dans certaines circonstances, il est possible pour les migrants de payer en avance pour ce que l'on pourrait appeler un « forfait » garantissant le transfert d'un certain point vers un lieu de destination fixé à l'avance. Cela peut aller du pays d'origine vers un pays de destination - l'Italie par exemple. Les migrants qui obtiennent un forfait n'ont en principe pas besoin de négocier avec des trafiquants pendant leur voyage ; ils sont en principe guidés et protégés tout au long de leur parcours - ils peuvent être accompagnés sur certains segments alors que dans d'autres on leur dira précisément ce qu'ils doivent faire, où se rendre, comment s'y rendre et qui contacter une fois sur place.

¹⁷⁴ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 6.

¹⁷⁵ Europol, *Migrant smuggling in the EU*, février 2016, p. 2.

¹⁷⁶ ONU DC, *Global Study on Smuggling of Migrants*, op. cit., p. 5.

On leur remet même de petites sommes d'argent qui correspondent à ce qu'ils pourraient avoir à payer pour manger ou pour passer certains points de contrôle, par exemple, de sorte qu'ils ne transportent pas de valeurs avec eux. Ils disposent également du numéro de téléphone d'une personne à contacter en cas de problème. Selon les informations recueillies, ce système est relativement fiable - du moins jusqu'à un certain point du voyage. Dans plusieurs cas, au Mali notamment, des migrants ont indiqué avoir donné un nom ou avoir appelé la personne de contact pour passer des points de contrôle sans aucun problème et sans même avoir à payer les taxes de passage. La plupart sont arrivés sans encombre jusqu'au lieu de destination prévu en Algérie, à Tamanrasset par exemple ou dans des villes au nord du pays. Au Niger, ceux qui recourent à ce type de services sont remis à d'autres groupes une fois arrivés à Sabah pour continuer la route vers le nord. La confiance des migrants envers ceux qui organisent leurs mouvements est nécessaire pour que le système fonctionne, et il est dans l'intérêt de chacun des passeurs impliqués dans l'opération de conduire les migrants à bon port s'ils veulent être payés. Les contacts avec les trafiquants se font essentiellement par recommandation ; il est donc dans l'intérêt des trafiquants de s'assurer qu'ils remplissent leur part du marché.

Ce système où les migrants sont remis d'un groupe à l'autre démontre un niveau assez élevé de coordination entre plusieurs acteurs le long de la route migratoire, qui sont autant de maillons d'une même chaîne. Relativement peu d'acteurs en Afrique de l'Ouest semblent cependant être en mesure d'offrir ce genre de services. Selon les informations recueillies, ce type de forfait s'étendant depuis le pays d'origine est surtout disponible depuis la Guinée, le Sénégal, le Ghana et la Guinée Conakry, où les réseaux sont assez étendus. Il est possible autrement d'avoir recours à ces services depuis des hubs de transit importants tels que Bamako où Agadez, où les migrants ont accès à davantage d'options. Ce sont souvent les mêmes noms qui ont été évoqués par les migrants, ce qui semble confirmer que seuls un petit nombre d'acteurs sur certaines routes sont capables d'organiser ce type de services.

Le prix de tels arrangements est relativement élevé et se fait en partie par transfert d'argent entre les pays. Il est cependant extrêmement difficile pour les autorités de retracer ces flux pour identifier les auteurs de trafic illicite de migrants. Sachant qu'il leur est de plus en plus difficile de recourir au système bancaire classique pour transférer et dissimuler le produit de leurs infractions, les trafiquants privilégient des moyens de paiement alternatifs pour les transferts d'argent. Un système assez répandu dans la région est connu sous le nom de Hawala ; le système permet essentiellement de remettre de l'argent à une personne dans un lieu pour qu'il profite à un bénéficiaire qui se trouve ailleurs. Il s'agit par exemple d'une personne qui vit dans le pays d'origine d'un migrant et qui va recevoir une somme d'argent de la part de la famille du migrant, puis informer ses partenaires dans les autres pays que tout est en ordre. La difficulté avec ce type d'arrangements vient du fait qu'il est très difficile de retracer les flux financiers liés au trafic illicite de migrants.

Le système de forfait présente aussi un risque financier plus important pour les migrants, qui pourraient en effet perdre des sommes conséquentes si la tentative de se rendre en Europe devait échouer. Le risque existe en effet que les migrants se retrouvent dans d'autres types de situation qui n'étaient pas prévues, ou qu'ils se fassent flouer par des acteurs qui les abandonneraient quelque part. En Libye par exemple, il est désormais impossible pour des trafiquants de garantir que le trajet à l'intérieur du pays se fera dans des conditions de sécurité. L'autre problème est l'arrivée d'acteurs opportunistes qui voient dans les migrants une opportunité de se faire facilement de l'argent et qui n'entendent pas, ou ne sont pas en mesure, de remplir leurs engagements. Il est compréhensible dans ces circonstances que les migrants soient devenus plus réticents à l'idée de payer un montant assez élevé sans avoir la garantie qu'ils arriveront à destination.

5.1.2. Le paiement par étape

La plupart des recherches sur le trafic illicite de migrants dans la région, que viennent confirmer les informations recueillies directement auprès de migrants dans le cadre de ce rapport, montre que la grande majorité des migrants d'Afrique de l'Ouest préfèrent organiser le voyage en différentes étapes, auxquels cas le paiement des trafiquants et autres passeurs se fera au fur et à mesure qu'ils avancent le long de la route migratoire. Comparé au forfait discuté plus haut, ce système est plus accessible dans la mesure où il permet également aux migrants qui ont des ressources limitées de commencer leur voyage, sachant qu'ils auront probablement la possibilité de s'arrêter et de travailler pour gagner davantage d'argent par la suite. Le système donne en outre aux migrants l'impression qu'ils ont davantage de contrôle sur leur voyage.

Les témoignages recueillis montrent qu'il y a certes souvent une marge de négociation avec les trafiquants quant au prix que les migrants devraient payer pour faciliter une partie du trajet ; du moins jusqu'à l'arrivée en Libye. Les prix peuvent en effet varier considérablement pour la même prestation. S'ils emportent de l'argent, les migrants le cachent soigneusement sur eux pour éviter qu'on ne le leur vole durant les trajets, ou ils s'organisent pour se faire envoyer de l'argent par une tierce partie lorsque cela est nécessaire, à différentes étapes du voyage. Les contacts avec les trafiquants à différents points du voyage se font souvent par référencement – les migrants sont déposés dans des ghettos ou des foyers gérés par d'autres passeurs, ou alors ils se verront remettre le numéro d'une autre personne avec laquelle ils pourront prendre contact le cas échéant. Dans d'autres cas, notamment au niveau des principaux lieux de transit, les migrants pourront facilement établir les contacts dont ils ont besoin au niveau des gares routières. L'importance de ce système semble confirmer l'analyse selon laquelle le trafic illicite de migrants le long de la route migratoire est organisé essentiellement de manière horizontale à travers plusieurs acteurs indépendants mais interconnectés qui assurent le transport des migrants sur différents segments de la route.

Mais cette impression d'avoir davantage de contrôle sur les événements et sur les dépenses n'est souvent qu'une illusion. Dans la plupart des cas, l'argent dont les migrants disposent initialement s'avère vite insuffisant pour couvrir les coûts du voyage. Au prix payé pour le transport d'un point à un autre, il faut encore ajouter les taxes prélevées au niveau des nombreux points de contrôle tenus par les autorités ou des groupes armés qui jalonnent tout le parcours migratoire et qui sont généralement non-négociables. Selon les témoignages recueillis, les migrants qui ne sont pas en mesure de payer les sommes demandées sont généralement menacés et frappés ; il arrive aussi qu'ils doivent contacter d'autres personnes qu'ils connaissent pour se faire envoyer immédiatement de l'argent. Ce type d'abus est facilité par l'utilisation de systèmes informels de transferts de fonds, notamment par téléphone portable, du type Orange money. Là encore, retracer les flux financiers s'avère impossible, d'autant qu'il s'agit essentiellement d'une multitude de petites sommes plutôt que de gros montants. Les coûts du voyage peuvent ainsi se révéler bien plus importants que ce qui était initialement envisagé ; et les migrants peuvent vite se retrouver à cours de moyens, ce qui les rend vulnérables aux risques d'exploitation.¹⁷⁷ Beaucoup n'auront d'autre choix en effet que de s'arrêter à un moment ou à un autre de leur périple pour travailler et gagner l'argent nécessaire pour financer les prochaines étapes.

¹⁷⁷ OIM, *Assessing the Risks of migration along the Central and Eastern Mediterranean Routes: Iraq and Nigeria as Case Study Countries*, 2016, pp. 52-53.

5.1.3. Le paiement à crédit

Enfin, les migrants peuvent payer à crédit, ce qui signifie que les passeurs ou leurs associés peuvent accorder des prêts aux migrants ou leur proposer de les transporter ou de faciliter leur voyage à condition que les frais soient payés à un stade ultérieur, par exemple une fois que les migrants ont atteint leur destination. Ce mode de paiement est plus intéressant pour les migrants qui n'ont pas les ressources nécessaires pour payer les services de trafiquants ; il est problématique cependant dans la mesure où il peut facilement conduire à une forme de servitude pour dettes. Les trafiquants sont des hommes d'affaire dans le sens où ils offrent un service à un certain prix et leur intérêt est bien sûr de minimiser les risques de perte. Des garanties seront prises pour s'assurer qu'un migrant qui n'a pas encore payé pour être conduit dans un autre pays ne s'évapore pas dans la nature ; typiquement, ses parents ou des membres de sa famille devront mettre quelque chose, peut-être leurs terres, en gage et pourraient faire l'objet de représailles si l'accord n'était pas respecté. Il pourrait aussi s'agir d'autres compagnons de route retenus en « otage » par les trafiquants. Un autre moyen pour un trafiquant de récupérer l'argent qui lui est dû, assez courant en Libye, est de « vendre » le migrant à d'autres groupes de personnes qui se chargeront d'essayer d'obtenir autant d'argent de lui que possible ou de le mettre à disposition d'autres personnes à titre de main d'œuvre. Ce que l'on considère parfois comme de la vente d'esclaves en Libye est aussi une manière pour les trafiquants de récupérer leur argent si l'accord prévoyait qu'ils soient payés une fois les migrants arrivés à destination ;¹⁷⁸ dans bien des cas, ces pratiques se font avec l'accord des migrants qui payent ainsi leur dette.¹⁷⁹

5.1.4 Les revenus générés par le trafic illicite de migrants

Malgré les moyens investis pour mieux comprendre et lutter contre le trafic illicite de migrants, il reste difficile d'offrir une estimation précise des montants en jeu. Ces difficultés s'expliquent d'abord par la nature même du trafic de migrants, une activité par définition illicite et clandestine qui rend difficile la récolte d'informations précises. Ensuite parce que les prix demandés par les trafiquants peuvent considérablement varier sur de courtes périodes en fonction de multiples facteurs : le nombre de personnes qui voyagent, les politiques migratoires des États et les contrôles à éviter, les dynamiques conflictuelles dans les lieux de transit, la situation dans les pays de destination, etc. Enfin, les sommes ne sont généralement pas versées d'une traite – sauf dans le cas d'un forfait – mais à travers de multiples paiements à différents acteurs, ce qui rend difficile l'estimation d'un coût global payé par les migrants pour traverser une route migratoire spécifique. Pour ces raisons, tous les chiffres qui pourraient être avancés quant aux sommes générées par le trafic illicite de migrants devraient être pris avec précaution.

5.1.5. Sommes générées par le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale

Il est difficile également d'avoir une idée précise des sommes générées par le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale. En 2006, l'ONUDC estimait que le volume d'argent généré dans le cadre du trafic illicite de migrants de l'Afrique vers l'Europe était de l'ordre de 300 millions de dollars par année.¹⁸⁰ Le trafic illicite de migrants s'est cependant considérablement développé et il est clair que les sommes générées depuis quelques années sont largement supérieures.

¹⁷⁸ Voir par exemple le reportage réalisé par CNN en novembre 2017 sur l'existence de « marchés d'esclaves » en Libye (<https://edition.cnn.com/2017/11/14/africa/libya-migrant-auctions/index.html>).

¹⁷⁹ Gabriella Sanchez, *Beyond Militias and Tribes: The Facilitation of Migration in Libya*, op. cit., pp. 26-27.

¹⁸⁰ ONUDC, *The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union*, 2011, p. 45.

A titre d'exemple, un rapport sur la question estimait qu'en 2014 le marché du trafic illicite de migrants le long des côtes libyennes représentait à lui seul entre 255 et 323 millions de dollars,¹⁸¹ soit autant que pour tout le trafic de migrants de l'Afrique vers l'Europe quelques années auparavant. Ces chiffres ne sont certes que des estimations, mais ils reflètent l'importance prise par le trafic illicite de migrant ces dernières années et donnent une idée des sommes qui sont désormais en jeu. S'il est tout simplement impossible d'arriver à des chiffres précis concernant les sommes générées par le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale, se lancer dans des estimations est également risqué tant les inconnues sont nombreuses. La seule chose que l'on puisse faire c'est de regarder de plus près certains segments pour lesquels l'on dispose de plus d'informations et essayer de mieux comprendre comment cela fonctionne et qui bénéficie en premier lieu des revenus liés au trafic illicite de migrants.

Si l'on regarde la route qui mène du Niger vers la Libye, par exemple, l'Institut Clingendael estimait en 2014 que les migrants payaient à peu près 17,25 milliards de CFA (34,5 millions USD) aux passeurs, pour un nombre de migrant en transit estimé à 115'000 et un coût du trajet estimé à 150'000 CFA (300 USD). En 2016, le montant total se serait élevé à 52,5 milliards de CFA (105 millions d'euros) pour 350'000 migrants en transit, le prix du trajet demeurant inchangé. Le prix du trajet aurait ensuite grimpé jusqu'à 500'000 CFA (1'000 USD) par personne en 2017, ce qui ferait un montant total de 44,375 milliards de CFA (88,75 millions USD) pour un nombre de personnes estimé à 88'750.¹⁸² Si l'on considère les « flux sortants » comptabilisés par l'OIM en 2018 et 2019 au niveau de Séguédine, soit à peu près 50'000 personnes chaque année.¹⁸³ et un prix du trajet entre Agadez et Sabha estimé aujourd'hui à 250'000 CFA (500 USD), les revenus des trafiquants sur cet axe auraient été d'environ 12,5 milliards de CFA (25 millions USD) par année. Ces estimations ne prennent bien sûr pas en compte d'autres mouvements sur des routes plus éloignées et qui ne font pas l'objet d'observation.

Il faudrait ajouter à cette somme l'argent payé par les migrants aux coxeurs, de l'ordre de quelques milliers de CFA par personne, et les loyers payés pour demeurer dans les ghettos, de l'ordre de 500 à 1'000 CFA (1 à 2 USD) la nuit. Mais ce ne sont certes pas là les plus grosses dépenses. Ce qui coûte particulièrement cher aux migrants, selon les témoignages reçus, ce sont les taxes payées aux différents points de contrôle le long de la route migratoire – et ils sont nombreux, qu'ils soient tenus par les forces armées, la police, la gendarmerie ou divers groupes armés. Ce système de taxation commence au cœur même de l'Afrique de l'Ouest. De nombreux rapports, corroborés par les témoignages reçus, attestent de l'existence de nombreux points de contrôle établis par les autorités sur les routes et qui semblent viser plus particulièrement les migrants. Les sommes exigées vont généralement de 2'000 à 5'000 CFA (4 à 10 USD) par personne et par point de contrôle ; et ceux qui ne paient pas ne sont pas autorisés à continuer. Le Burkina Faso est le pays de loin le plus cité concernant ce genre de pratiques, certains migrants mentionnant avoir été arrêté à six ou sept reprises dans le pays en essayant de se rendre au Niger ou au Mali.¹⁸⁴ Mais les points de contrôle semblent en fait se multiplier tout au long de la route migratoire. Au Niger par exemple, un nombre croissant de points de contrôle ont été établis sur la route d'Agadez et au-delà depuis la mise en œuvre de la Loi de 2015 relative au trafic illicite de migrants. Certains rapports font état de pratiques de certains agents de la police qui relèvent de la corruption et de l'extorsion de fond.¹⁸⁵

¹⁸¹ The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, *Libya: a growing hub for Criminal Economies and Terrorist Financing in the Trans-Sahara*, Policy Brief, 11 mai 2015, p. 1.

¹⁸² Anette Hoffmann, Jos Meester et Hamidou Manou Nabara, *Migration et marchés à Agadez : Alternatives économiques à l'industrie migratoire*, CRU Report, octobre 2017, pp. 19-20.

¹⁸³ Voir la Matrice de suivi des déplacements de l'OIM pour le Niger, disponible à l'adresse <https://dtm.iom.int/niger>.

¹⁸⁴ Entretiens avec des migrants au Mali et au Niger (février-mars 2020).

¹⁸⁵ Fransje Molenaar et Floor El Kamouni-Janssen, *Turning the tide. The politics of irregular migration in the Sahel and Libya*, op. cit., p. 24 ; Jérôme Tubiana et Claudio Gramizzi, *Lost in Trans-Nation, Tubu and Other Armed Groups and Smugglers along Libya's Southern Border*, Small Arms Survey, décembre 2018, p. 87.

En 2017, on estimait que près d'une dizaine de postes de contrôle de la police auraient ainsi été établis sur le tronçon reliant Niamey à Agadez.¹⁸⁶ Il semblerait également que les migrants doivent désormais payer des sommes assez conséquentes pour passer ces contrôles, allant de 5'000 à 20'000 CFA (10 à 40 USD) selon les témoignages recueillis. Selon certaines estimations, la somme totale payée par chaque migrant au niveau des points de contrôle entre Agadez et la Libye uniquement se situerait entre 300'000 et 600'000 CFA (de 600 à 1'200 USD).¹⁸⁷ Au Mali, les migrants qui partent de Tombouctou ou de Gao pour la frontière algérienne doivent également passer plusieurs points de contrôle tenus par différents groupes armés. La somme exigée est généralement de 5'000 CFA (10 USD) et les groupes concernés semblent ne pas demander plus d'argent pour autant que les migrants payent, ce qui démontre qu'il s'agit bien d'une sorte de « droit de passage » institué plutôt qu'un comportement prédateur visant à extirper autant d'argent que possible de la part des migrants. La situation est différente, cependant, pour ceux qui refuseraient ou ne seraient pas en mesure de payer.¹⁸⁸ L'extorsion représente une autre source non-négligeable de profit pour de nombreux acteurs impliqués dans le trafic illicite de migrants. Par tentative d'extorsion on entend ici cette pratique consistant à contraindre les migrants à appeler des membres de leur famille ou d'autres proches pour leur demander d'envoyer de l'argent aux trafiquants. Ce type de pratique peut se produire à différents endroits de la route migratoire et être conduit par différents acteurs, qu'il s'agisse des groupes armés au nord du Mali, de bandits au nord du Niger, des trafiquants eux-mêmes, voire même par les autorités, en Libye notamment mais pas seulement.

Quant à la traversée de la mer Méditerranée, les prix semblent fluctuer considérablement selon les périodes. Selon certaines estimations, en 2017 les migrants payaient en moyenne 1'500 USD par personne pour passer de la Libye vers l'Italie, les prix oscillant en fonction du type de bateau. Avec près de 100'000 départs depuis la Libye cette année-là, l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex) estimait que les réseaux criminels organisant le trafic illicite de migrants depuis le nord de la Libye vers l'Italie avaient généré un revenu de l'ordre de 150 millions de dollars. Avec la diminution du nombre de migrants en transit par la Libye, cette somme aurait été de 24 millions pour 2018 et de 12 millions pour 2019.¹⁸⁹ En comparaison, les sommes générées par le trafic illicite de migrants sur la route de la Méditerranée occidentale auraient considérablement augmenté ; la traversée entre le Maroc et l'Espagne serait ainsi passée d'environ 1'500 à 3'000 Euros, rapportant aux trafiquants quelque 35 millions d'Euros en 2017 et 105 millions d'Euros en 2018.¹⁹⁰

5.2. Une économie plus large autour de la migration : l'exemple d'Agadez

En plus de la somme payée aux trafiquants, il faut noter l'importance de l'économie liée à la migration dans de nombreux lieux de transit le long de la route de la Méditerranée centrale. Une partie importante de la population dans des zones relativement pauvres – à Agadez et dans le nord du Niger, à Sabha, à Ghat ou dans les autres villages éloignés des côtes pour ce qui est de la Libye par exemple – vivent en effet des services offerts aux migrants de passage, qu'il s'agisse de la vente de biens de première nécessité, l'accès à internet, les transferts d'argent, etc.

¹⁸⁶ Anette Hoffmann, Jos Meester et Hamidou Manou Nabara, Migration et marchés à Agadez : Alternatives économiques à l'industrie migratoire, op. cit., pp. 29-30.

¹⁸⁷ Jérôme Tubiana, Clotilde Warin et Gaffar Mohammad Saeneen, Multilateral Damage. The impact of EU migration policies on central Saharan routes, op. cit., p. 27.

¹⁸⁸ Entretiens avec des migrants au Mali et au Niger (février-mars 2020).

¹⁸⁹ Frontex, Risk Analysis for 2020, op. cit., p. 51.

¹⁹⁰ Frontex, Risk Analysis for 2020, op. cit., p. 51.

Toutes ces personnes peuvent bénéficier dans une certaine mesure du trafic illicite de migrants, en offrant des services à des personnes qui font l'objet de trafic ; cependant, elles ne font pas pour autant partie des réseaux de trafiquants. Dans certains cas, il apparaît que la migration irrégulière et le trafic illicite de migrants peut donc contribuer à stabiliser des communautés et prévenir la résurgence de nouveaux conflits. L'exemple sans doute le plus parlant est celui d'Agadez, qui a fait l'objet de nombreuses études depuis que la mise en œuvre de la Loi 2015-36 à partir de septembre 2016 a mis un frein au trafic illicite de migrants dans la région, privant des milliers de personnes de ce qui constituait leur principale source de revenu. La mise en œuvre de la loi, qui s'est faite de manière quelque peu brutale, a en effet eu des conséquences importantes à plusieurs niveaux. La migration à Agadez représentait en effet une alternative au tourisme, qui avait largement décliné depuis les rébellions Touaregs, ainsi qu'un facteur de stabilisation politique. Nombre d'anciens rebelles qui connaissaient intimement le désert s'étaient en effet reconvertis dans le passage de migrants vers la Libye ou l'Algérie, une activité particulièrement lucrative semble-t-il. Selon les estimations fournies par l'Association des anciens passeurs d'Agadez, près de 7'000 personnes étaient engagées directement dans le transport des migrants depuis Agadez avant la mise en œuvre de la loi.¹⁹¹ Le nombre de personnes qui bénéficiaient d'une manière ou d'une autre de l'économie liée à la migration était difficile à déterminer, mais certains estimaient que « l'industrie de la migration » aurait indirectement soutenu financièrement plus de la moitié des ménages d'Agadez.¹⁹²

Mais la population n'était pas la seule à profiter de l'argent lié à la migration – les autorités et notamment la commune d'Agadez tiraient également des revenus significatifs des mouvements migratoires. Avant la mise en œuvre de la Loi 2015-36, par exemple, lorsqu'une centaine de véhicules quittaient Agadez pour Dirkou chaque semaine, avec le soutien des autorités, il était estimé que la commune urbaine d'Agadez collectait plus de 18 millions CFA (36'000 USD) par semaine en taxe et en impôts. Selon une évaluation qui aurait été faite au niveau de la commune, l'économie générée par la migration s'élevait à près de 65 milliards de CFA (130 millions USD) pour une année et pour un nombre de migrants en transit estimé à 30'000.¹⁹³ La manne financière générée par la migration contribuait également au développement des villages situés le long de la route migratoire. Séguédine par exemple, à l'est d'Agadez et sur la route de la Libye, avait vu se développer une industrie hôtelière et une clinique de santé.¹⁹⁴ Dans le même ordre d'idée, une partie des sommes collectées illégalement par les forces de sécurité nigériennes au niveau des nombreux points de contrôle établis le long de la route migratoire contribuait aussi à leur fonctionnement.

Pour toutes ces raisons, ce que l'on peut appeler la migration de transit était perçue de manière positive dans la région. Les choses ont cependant changé avec la soudaine mise en œuvre de la Loi 2015-36 relative au trafic illicite de migrants à partir de septembre 2016, qui a conduit à une diminution brutale du nombre de migrants transitant par Agadez. D'un jour à l'autre, littéralement, même si la facilitation des mouvements depuis Agadez était devenue illégale depuis le mois de mai 2015, une activité jusqu'alors tolérée était devenue une infraction punissable d'une peine d'emprisonnement de 5 à 10 ans et d'une amende pouvant aller jusqu'à 5 millions de CFA (10'000 USD) – voire plus s'il devait y avoir des circonstances aggravantes.¹⁹⁵

¹⁹¹ Entretien avec le Président de l'Association des anciens passeurs d'Agadez (mars 2020).

¹⁹² Anette Hoffmann, Jos Meester et Hamidou Manou Nabara, *Migration et marchés à Agadez : Alternatives économiques à l'industrie migratoire*, op. cit., p. 4.

¹⁹³ Entretien avec les autorités communales d'Agadez (mars 2020).

¹⁹⁴ Fransje Molenaar, Anca-Elena Ursu, Bachirou Ayoub Tinni, *Opportunités de gouvernance locale pour une gestion durable de la migration à Agadez*, CRU Report, octobre 2017, p. 16

¹⁹⁵ République du Niger, *Loi No. 2015-36 du 26 mai 2015 relative au trafic illicite de migrants*, Article 10-12 et 17.

Parmi les personnes arrêtées dans les premiers temps de la mise en œuvre de la loi, on comptait essentiellement les transporteurs ou les opérateurs de ghettos dans lesquels demeuraient les migrants. Peu avaient alors conscience que ce qu'ils étaient en train de faire représentait une infraction ; et pour cause, il était techniquement légal, en vertu du principe de libre circulation au sein de la CEDEAO, de transporter des ressortissants d'Afrique de l'Ouest à l'intérieur du territoire nigérien, voire même jusqu'aux frontières de l'Algérie ou de la Libye, à partir du moment où leurs documents étaient en ordre. L'application de la Loi 2015-36 était donc en contradiction avec les textes de la CEDEAO.

Parmi les effets de la mise en œuvre de la Loi 2015-36, beaucoup ont noté l'impact négatif sur l'économie de la région d'Agadez – un aspect auquel peu avaient pensé quand il fut décidé d'appliquer la loi. Comme le notait l'Institut Clingendael, « étant donné l'enchevêtrement profond qui existe entre l'industrie de la migration et les moyens de subsistance des populations, la criminalisation de l'émigration a privé de vastes segments de la population d'une source importante de revenus ».¹⁹⁶ Les agences de voyage ont ainsi été contraintes de fermer leur porte ; des milliers de personnes qui travaillaient dans le secteur se sont retrouvées sans activité et une partie importante de la population était désormais privée de sa principale source de revenus. Les effets de ces changements se sont fait sentir bien au-delà d'Agadez pour affecter toutes les étapes le long de la route au nord du Niger, telles les communes de Dirkou et Séguédine.

Mais plusieurs commentateurs ont relevé également les dangers de cette situation au niveau politique et social. Outre le nombre de personnes qui se retrouvaient dans une situation encore plus précaire, le risque existait en effet de voir certains des acteurs se tourner vers d'autres types d'activités pour compenser le manque à gagner, y compris le banditisme, qui semble-t-il aurait augmenté dans le nord du Niger.¹⁹⁷ D'autres ont parlé d'un risque de déstabilisation de la région, la situation pouvant par exemple pousser certains des laissés-pour-compte de cette politique à rejoindre des groupes terroristes ou à se lancer dans une nouvelle rébellion.¹⁹⁸

La mise en œuvre des politiques visant à combattre le trafic illicite de migrants, et plus généralement la migration irrégulière, a également opposé la population locale d'Agadez aux autorités locales de l'État, qui se sont elles-mêmes tournées vers les autorités nationales pour demander un assouplissement des mesures.¹⁹⁹ Réalisant les conséquences de cette situation pour l'économie et pour la stabilité d'Agadez, les autorités locales ont ainsi voulu mettre en place un « plan de reconversion » pour les personnes qui étaient directement engagées dans le transport des migrants et qui avaient accepté de renoncer à leurs activités. Le financement, cependant, s'est avéré largement insuffisant ; sur les quelque 6'565 personnes qui avaient souhaité intégrer le programme de reconversion, seules 521 ont obtenu des financements – par ailleurs bien inférieurs à ce qu'ils espéraient et bien moindre que ce qu'ils gagnaient en convoyant des migrants vers la Libye ou l'Algérie – entre 2017 et fin 2019. Dans ces circonstances, plusieurs ont choisi de reprendre leur ancienne activité, quitte à prendre plus de risques. ailleurs bien inférieurs à ce qu'ils espéraient et bien moindre que ce qu'ils gagnaient en convoyant des migrants vers la Libye ou l'Algérie – entre 2017 et fin 2019. Dans ces circonstances, plusieurs ont choisi de reprendre leur ancienne activité, quitte à prendre plus de risques.

¹⁹⁶ Anette Hoffmann, Jos Meester et Hamidou Manou Nabara, *Migration et marchés à Agadez : Alternatives économiques à l'industrie migratoire*, op. cit., page 3.

¹⁹⁷ Jérôme Tubiana et Claudio Gramizzi, *Lost in Trans-Nation, Tubu and Other Armed Groups and Smugglers along Libya's Southern Border*, op. cit., pp. 87-88 ; Jérôme Tubiana, Clotilde Warin et Gaffar Mohammud Saeneen, *Multilateral Damage. The impact of EU migration policies on central Saharan routes*, op. cit., p. 30.

¹⁹⁸ Voir par exemple Tsion Tadesse Abebe, *Securitisation of migration in Africa. The case of Agadez in Niger*, ISS Africa Report 20, décembre 2019 ; Fransje Molenaar, *Conflict-sensitive and humane migration management in the Sahel*, CRU Policy Brief, décembre 2018.

¹⁹⁹ Fransje Molenaar, Anca-Elena Ursu, Bachirou Ayoub Tinni, *Opportunités de gouvernance locale pour une gestion durable de la migration à Agadez*, p. 4 ; Anette Hoffmann, Jos Meester et Hamidou Manou Nabara, *Migration et marchés à Agadez : Alternatives économiques à l'industrie migratoire*, op. cit., p. 32.

Une importante leçon à tirer des développements en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants à Agadez est précisément le fait de mieux prendre en compte les questions économiques autour de la migration le long d'une route migratoire avant de mettre en œuvre des mesures visant à stopper net les mouvements. En Libye par exemple, il a été démontré que le trafic illicite de migrants joue également un rôle stabilisateur dans un pays déjà exsangue sur le plan économique et où il n'existe pas d'autorité qui puissent garantir la sécurité et la justice.²⁰⁰ Les mesures prises pour lutter contre le trafic illicite de migrants ne devraient ainsi pas uniquement viser à stopper les mouvements ; elles devraient être accompagnées d'autres types d'initiatives visant à soutenir les communautés qui bénéficiaient d'une manière ou d'une autre de cette activité.

²⁰⁰ USAID, *Human trafficking, smuggling and governance in Libya: implications for stability and programming*, mai 2020, pp. 17-18.



Encadré 4. Le voyage de Mohammad de la Guinée à l'Algérie

Mohammad a commencé son voyage en 2011 avec l'aide d'un réseau qui se trouve à Madina, en Guinée Conakry. Les trafiquants lui avaient dit pouvoir organiser le trajet jusqu'en France pour 25 millions de francs guinéens (environ 2500 USD), mais lui ne disposait que de 9 millions de francs (environ 920 USD) – une somme tout juste suffisante pour le conduire vers l'Algérie. Mohammad préférant payer par étape pour être sûr de ne pas perdre son argent, lui et les trafiquants se sont mis d'accord pour qu'il paye 4 millions de CFA d'avance (410 USD) et le reste une fois arrivé au Mali. Ses interlocuteurs lui ont indiqué comment il devait se rendre jusqu'à Bamako pour prendre contact, une fois là-bas, avec un autre Guinéen. Le trajet jusqu'à Bamako s'est fait sans encombre avec le bus d'une compagnie privée. Mohammad a cependant dû payer 1'000 CFA (2 USD) à la frontière malienne, puis à chacun des autres barrages érigés le long de la route.

Une fois arrivé à Bamako, son contact est venu le chercher à la gare routière pour ensuite l'amener dans un « garage ». Mohammad a alors payé les 5 millions de francs CFA prévus pour l'emmener jusqu'en Algérie. On lui a donné un carnet de vaccination ainsi qu'une fausse carte d'identité malienne puis Mohammad est parti en minibus pour Sévaré, en compagnie d'autres migrants. Le véhicule a passé plusieurs points de contrôle sur la route – Mohammad a payé 1'000 CFA (2 USD) au premier point de contrôle, puis a pu passer le deuxième sans payer après s'être fait passer pour un Malien. Une fois arrivé à Sévaré, il a appelé son contact de Bamako - la même personne qui était venue le chercher à la gare routière – pour organiser la suite du voyage. Une autre personne est effectivement venue le chercher pour l'accompagner dans un foyer à Sévaré, où il a passé plusieurs nuits avant de partir pour Tombouctou puis pour Inafarah, à la frontière algérienne. Le groupe a dû passer d'autres points de contrôle tenus par différents groupes armés le long de la route à travers le désert. Ceux qui ne pouvaient pas payer les taxes – généralement de l'ordre de 5'000 CFA (10 USD) - pouvaient passer des coups de téléphone à leurs proches pour demander que le paiement soient fait. A défaut, ils étaient battus et dépossédés des quelques affaires qu'ils avaient pu emporter avec eux. Dans certains cas le chauffeur était en mesure de négocier avec les groupes armés et le véhicule pouvait continuer sans encombre. Mohammad raconte qu'ils se sont arrêtés pour passer la nuit dans le désert et que le conducteur est reparti seul avec le véhicule. Tous pensaient avoir été abandonnés, mais le chauffeur est revenu quelques heures plus tard; ils se sont alors rendu compte que leurs affaires avaient été fouillées.

Arrivés à Inafarah, Mohammad et ses comparses ont rencontré un homme qui leur aurait demandé 4'000 dinars chacun (environ 30 USD) pour se rendre à Bordj Badji Mokhtar en Algérie. Mohammad ayant indiqué avoir déjà payé pour se rendre en Algérie, l'homme a appelé le facilitateur de Bamako qui a confirmé que tout était en ordre. Ceux parmi les migrants qui n'avaient plus d'argent pour payer la somme exigée avaient la possibilité d'appeler des proches pour demander un transfert d'argent, ou alors il leur fallait passer quelques jours à travailler à Inafarah. Un véhicule est venu les chercher le soir même ; ceux qui avaient payé ont pu continuer et les autres sont restés à Inafarah. Après avoir parcouru une certaine distance, le chauffeur a demandé aux migrants de descendre et, tout en pointant les lumières de la ville au loin, leur a dit de continuer à pied sur environ 15 kilomètres pour entrer à Bordj Badji Mokhtar. A peine arrivés, ils ont été arrêtés par les militaires algériens et conduits en prison. Mohammad a cependant pu appeler son contact de Bamako, qui a envoyé quelqu'un qui a pu le faire libérer

cependant pu appeler son contact de Bamako, qui a envoyé quelqu'un qui a pu le faire libérer moyennant paiement avant de le conduire dans un foyer. Mohammad a ensuite tenté de contacter la personne de Bamako, qui lui a dit ne rien pouvoir faire de plus pour lui car l'arrangement consistait seulement à le conduire en Algérie. Mohammad est resté quelques temps à Bordj Badji Mokhtar, où il travaillait dans des chantiers. Il a rencontré d'autres migrants avec qui il s'est rendu à Reggane, puis Adrar, où il est resté travaillé quelques jours, puis à Béchar et à Oran. A Oran, Mohammad gagnait environ 2'000 dinars (environ 15 USD) par jour. Le salaire était encore meilleur à Alger, où il gagnait 3'500 dinars (environ 27 USD) par jour.

Bien qu'il ait souvent pensé à se rendre en Europe, Mohammad est resté plusieurs années en Algérie, d'une part parce qu'il n'avait pas les bons réseaux, mais aussi parce qu'il menait, selon ses termes, « la belle vie ». En 2017, Mohammad et un autre Guinéen décident de se rendre au Maroc. Un contact qu'ils ont trouvé demandait 80'000 CFA (160 USD) pour les conduire jusqu'à Maghnia, à la frontière avec le Maroc. A Maghnia, ils ont établi le contact avec un autre intermédiaire qui promettait de les aider à traverser la frontière pour 65'000 CFA (130 USD). Après avoir payé, un homme les a déposés de nuit plus près de la frontière en leur disant que quelqu'un d'autre allait venir les chercher, mais personne n'est jamais arrivé et ils sont tous deux retournés travailler à Alger. En 2019, Mohammad a échappé à un raid mené par les autorités algérienne dans un chantier où il travaillait. Il a cependant été arrêté l'année suivante lors d'un contrôle d'identité dans un bus, puis reconduit à Bordj Badji Mokhtar au sud du pays et reconduit au Mali.

6. Principaux risques encourus par les migrants faisant l'objet de trafic illicite

Un autre aspect important à considérer en matière de trafic illicite de migrants a trait à la sécurité et au bien-être des migrants. Les mouvements migratoires le long de la route de la Méditerranée centrale sont caractérisés notamment par un haut niveau de danger, qu'il s'agisse de la traversée du désert ou de la traversée de la mer Méditerranée. Les risques d'abus et le niveau de violence exercés à l'encontre des migrants par plusieurs acteurs, y compris les trafiquants eux-mêmes, est extrêmement élevé, en particulier en Libye. Il est clair également que certaines des mesures prises par les gouvernements pour lutter contre le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale ont eu pour effet d'exacerber les vulnérabilités des migrants. Cette section présente un aperçu des principaux risques auxquels sont exposés les migrants le long de la route de la Méditerranée centrale. Les risques peuvent être regroupés en cinq catégories : les risques liés à la traversée du désert ; les risques au passage des frontières ; les risques liés à la traversée de la mer Méditerranée ; les risques liés au statut de migrant irrégulier en Algérie ; les risques qu'encourent les migrants en Libye ; et le risque de faire l'objet de la traite des personnes.

6.1. La traversée du désert

La traversée du désert est probablement la partie la plus dangereuse de la route de la Méditerranée centrale. Pour traverser le désert sans se perdre, survivre à la soif et au soleil, même au froid durant les nuits d'hiver, les migrants doivent impérativement recourir aux services de personnes qui connaissent les routes et savent comment survivre dans ces conditions extrêmes. A cette étape du voyage, les migrants sont donc essentiellement à la merci des trafiquants. En principe, le trafic illicite de migrants est une transaction d'ordre commerciale où les migrants payent une personne pour qu'elle les conduise – si possible dans de bonnes conditions de sécurité – dans un autre pays. Selon cette logique, les trafiquants ont tout intérêt à respecter les termes de l'accord s'ils entendent maintenir une bonne réputation parmi les migrants et attirer d'autres clients. Il n'est pas rare, cependant, que les trafiquants profitent de leur position de force pour abuser des migrants. Selon une enquête menée par le Centre des migrations mixtes, les trafiquants eux-mêmes seraient responsables de près de la moitié des incidents et des abus commis le long de la route migratoire au Niger – qu'il s'agisse de vol, d'actes violents ou d'abus sexuels.²⁰¹

Des exactions peuvent également être commises par plusieurs autres acteurs. Les risques aux points de contrôle tenus par les autorités au Niger ou par divers groupes armés au Mali ont déjà été évoqués. Les migrants qui ne sont pas en mesure ou qui refusent en premier lieu de payer les sommes exigées font l'objet de violence.²⁰² Un autre risque important a trait à la présence de bandits dans le désert. Des cas ont été rapportés de véhicules de migrants qui ont fait l'objet d'attaques et de vols dans le nord du Niger, au Mali le long de la frontière avec l'Algérie, ou au Tchad. Selon différentes sources, confirmées par des migrants qui ont été interrogés dans le cadre de ce rapport, les migrants qui n'ont pas d'argent ou d'objets de valeur sur eux sont menacés, frappés, voire même tués dans les cas les plus extrêmes.

²⁰¹ MMC, *Players of many parts: The evolving role of smugglers in West Africa's migration economy*, op. cit., p. 29.

²⁰² Entretien avec des migrants au Niger et au Mali (mars 2020). Voir également MMC, *Players of many parts: The evolving role of smugglers in West Africa's migration economy*, op. cit., p. 29 ; MMC, *Navigating borderlands in the Sahel. Border security governance and mixed migration in Liptako-Gourma*, MMC Research Report, novembre 2019, p. 59.

Selon l'International Crisis Group, dans la région du Kaouar au nord-est du Niger les « coupeurs de routes », comme on les appelle dans la région, pourraient avoir intercepté quelque 300 véhicules entre 2018 et 2019, tuant plusieurs passagers.²⁰³ Les chauffeurs, dans certains cas, pourraient être complices des bandits. Il faut noter cependant que ce type de criminalité ne cible pas spécifiquement les migrants ; toutes les personnes qui circulent dans la région peuvent en être victimes. Si ce type de risques a toujours existé, plusieurs rapports récents ont établi un lien entre l'augmentation du nombre d'incidents et de morts dans le désert, d'une part, et l'augmentation des contrôles le long de la route migratoire, d'autre part.²⁰⁴ Pour échapper aux contrôles, les trafiquants sont en effet plus enclins à prendre davantage de risques. Ils roulent plus vite et empruntent des pistes plus éloignées et moins fréquentées, ce qui laisse peu d'espoir en cas d'accident ou de panne. Il y a plus de risques également qu'ils soient interceptés par des bandits armés, qui dans certains cas repartent avec les véhicules en laissant les migrants dans le désert. Dans d'autres cas, ce sont les conducteurs eux-mêmes qui abandonnent leurs passagers afin de pouvoir échapper aux contrôles. Ces situations sont aussi une conséquence des politiques mises en place par les États dans la région et visant à lutter contre le trafic illicite de migrants. Elles contribuent dans une large mesure à expliquer l'augmentation qui a été relevée concernant le nombre de morts dans le désert.²⁰⁵ Selon le Centre mondial d'analyse des données sur la migration de l'OIM, le nombre de migrants morts dans le désert sur la route entre Agadez et la Lybie ou l'Algérie est en effet passé de 71 et 95 en 2015 et 2016 à 427 en 2017.²⁰⁶ Le nombre exact reste difficile à évaluer, cependant, mais l'OIM estime que le désert du Sahara pourrait être plus meurtrier que la mer Méditerranée.²⁰⁷

6.2. Le franchissement des frontières

Le franchissement des frontières est une autre étape qui présente généralement des risques conséquents pour les migrants qui font l'objet de trafic illicite. Si certaines frontières peuvent être facilement traversées, cela n'est pas toujours le cas et les points de passage entre deux pays peuvent être limités. Le risque de détection au niveau des frontières est souvent élevé. Dans certains cas, les frontières ont également pu être renforcées (murs ; barrières de sécurité ; tranchées) afin de rendre l'accès au territoire plus difficile pour les migrants irréguliers. Ces obstacles rendent d'autant plus nécessaire le recours à des trafiquants. En cas d'interception, les migrants qui n'ont pas les documents requis seront généralement interdits d'entrée et sommés de retourner là d'où ils viennent. Dans le cas de demandeurs d'asile et de réfugiés, le refus d'admission à la frontière pourrait représenter une violation du principe de non-refoulement. Dans certains cas cependant, il arrive que les autorités abusent de la situation de vulnérabilité dans laquelle se trouvent les migrants.

²⁰³ International Crisis Group, *Garder le trafic sous contrôle dans le Nord du Niger*, Rapport Afrique 285, 6 janvier 2020, page. 18.

²⁰⁴ Voir par exemple Global Public Institute (GPI) and Regional Mixed Migration Secretariat (RMMS), *Protection Fallout. How Increasing Capacity for Border Management Affects Migrants' Vulnerabilities in Niger and Mali*, Research Paper, novembre 2017, p. 43.

²⁰⁵ Mark Micallef, Raouf Farrah, Alexandre Bish et Victor Tanner, *After the Storm. Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, *op. cit.*, p. 30.

²⁰⁶ OIM, *Rapport de mission sur l'évaluation des routes migratoires du 19-25 Juillet 2017*, 2017.

²⁰⁷ Voir notamment OIM, *Assessing the risks of migration along the Central and Eastern Mediterranean Routes: Iraq and Nigeria as Case Study Countries*, *op. cit.*, p. 58. Voir également Tom Miles et Stephanie Nebehay, « Migrant death toll likely higher in Sahara than Mediterranean: UN », dans Reuters, 12 octobre 2017, <https://www.reuters.com/article/us-europe-migrants-sahara/migrant-deaths-in-the-sahara-likely-twice-mediterranean-toll-u-n-idUSKBN1CH21Y>.

Malgré le principe de circulation à l'intérieur de la CEDEAO, le passage des frontières à l'intérieur même de la sous-région ne se fait pas sans difficulté pour tous les migrants. Plusieurs témoignages font en effet état de discrimination en fonction des pays d'origine, les ressortissants des pays anglophones de la CEDEAO, tels le Libéria ou la Sierra Leone, ou de pays d'Afrique centrale, comme le Cameroun, semblant faire l'objet d'une forme de discrimination ou de harcèlement lors du passage des frontières au niveau du Mali, du Burkina Faso et du Niger notamment, incluant insultes et menaces d'interdiction d'entrée, même avec des documents en ordre.²⁰⁸ Selon certains témoignages, le passage de la frontière en ce qui les concerne se ferait moyennant paiement d'une somme qui est plus élevée – de l'ordre de 5'000 CFA (10 USD) au lieu de 1'000 ou 2'000 CFA (2 à 4 USD) - que pour les ressortissants de pays voisins. La seule frontière le long de la route de la Méditerranée centrale dont le franchissement ne semble pas poser de problème est en fait la frontière entre le nord du Niger et le sud de la Libye, faute de présence d'une autorité nationale légitime qui exercerait un contrôle effectif sur cette partie du territoire. Les mouvements entre les deux pays se font donc sans trop de difficulté en contournant le poste-frontière (officiellement fermé) qui existe au niveau de Tumo. En revanche, les postes-frontières entre le Mali et l'Algérie, au niveau de Bordj Badji Mokhtar notamment ou entre le Niger et l'Algérie, au niveau de In Guezzam, sont relativement bien gardés. Traverser la frontière vers l'Algérie représente une autre étape particulièrement périlleuse du voyage.

Les migrants s'arrêtent en général dans certains lieux de transit avant le passage de la frontière algérienne, le temps que les conditions soient suffisamment propices pour passer. La traversée vers l'Algérie au niveau de Bordj Badji Mokhtar par exemple se fait à pied de nuit et sans l'aide d'un guide – les migrants sont accompagnés à une quinzaine de kilomètres de la ville et doivent ensuite marcher dans la direction de la ville. Dans certains cas, le guide vient chercher les migrants de l'autre côté de la frontière, mais pas systématiquement. Il semble ainsi que les trafiquants évitent de traverser la frontière avec les migrants en raison des risques accrus d'interception – quitte à laisser les migrants se débrouiller par eux-mêmes. Il y a des cas où les migrants qui sont détectés par les militaires algériens sont néanmoins autorisés à continuer leur route et à rentrer en Algérie ; et d'autres cas où ils seront détenus par les autorités algériennes avant d'être relâchés. La plupart du temps, cependant, les migrants qui sont interceptés au niveau des frontières sont sommairement retournés dans le désert à quelques kilomètres de la frontière. Ceux qui en ont la force peuvent alors tenter la traversée, mais beaucoup, selon les témoignages, « restent » sur place et n'y arrivent pas.²⁰⁹

6.3. Les dangers liés à la traversée de la mer Méditerranée

Pour ceux qui ont traversé l'Afrique de l'Ouest et le désert du Sahara, trouvé les moyens de continuer à travers l'Algérie et/ou la Libye, échappé aux contrôles migratoires, survécu aux mauvais traitements et à l'exploitation, il reste encore à franchir une autre frontière particulièrement mortelle qui sépare l'Afrique du Nord de l'Europe : la mer Méditerranée. L'OIM estime qu'au moins 16'571 personnes seraient mortes ou ont disparu en traversant la Méditerranée centrale entre 2014 et juin 2020 -²¹⁰ un chiffre certainement en deçà de la réalité dans la mesure où de nombreuses embarcations ont pu disparaître sans que l'on en entende parler. Les conditions de la traversée de la Méditerranée sont particulièrement difficiles ; de manière générale, les migrants sont entassés dans des embarcations fragiles, sans gilets de sauvetage, avec aux commandes d'autres migrants qui auront été sommairement formés à cet effet. Le trajet depuis la Libye vers Lampedusa prend entre deux et trois jours dans des conditions idéales, mais il peut s'étendre sur plusieurs semaines selon les conditions et si les embarcations partent à la dérive.

²⁰⁸ Entretiens avec des migrants au Mali et au Niger (février-mars 2020).

²⁰⁹ Entretiens avec des migrants au Mali (février 2020).

²¹⁰ Voir OIM, *Missing Migrants*, <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>.

Les risques de naufrage sont importants en raison de la fragilité des embarcations et du manque d'équipement nécessaire à la navigation ; le but, en effet, n'est pas tant de rejoindre l'Italie que d'arriver à passer un appel de détresse dans l'espoir d'être secouru par des ONG opérant dans la Méditerranée puis conduit en Italie. Mais la situation a quelque peu changé depuis 2017 et au fur et à mesure que la marine libyenne et les garde-côtes libyens prenaient un rôle plus important en matière de recherche et de sauvetage en mer. Dans le cadre de projets financés par l'Union européenne et essentiellement mis en œuvre par l'Italie, les garde-côtes libyens ont en effet bénéficié d'une aide technique et matérielle substantielle, y compris sous forme de bateaux, afin de pouvoir mener eux-mêmes ce type d'opération.²¹¹ En décembre 2017, les autorités libyennes ont étendu leur zone de recherche et de sauvetage bien au-delà de leurs eaux territoriales, jusqu'à 90 milles nautiques, et mis en place, avec le concours de l'Italie, un centre de coordination des sauvetages maritimes.

Les appels de détresse en mer sont désormais directement référés par l'Italie et Malte vers les autorités libyennes.²¹² Pour les migrants qui embarquent depuis les côtes libyennes, il y a donc désormais de fortes chances qu'ils soient interceptés par les garde-côtes libyens, même une fois sortis des eaux territoriales libyennes, ou qu'ils soient secourus par eux s'ils passent un appel de détresse. En 2018 et 2019, les garde-côtes libyens auraient en effet intercepté près de 50% des départs reportés depuis les côtes libyennes, soit 8'529 personnes en 2018, pour un nombre de départs estimé à 17'000, et 6'365 personnes en 2019 pour un nombre de départs estimé à 13'800.²¹³ Au 26 juin 2020, quelque 5'049 personnes avaient été interceptées par les garde-côtes libyens et débarquées dans le pays, ce qui représente une augmentation importante par rapport à la même période l'année précédente.²¹⁴ Comme indiqué plus haut dans ce rapport, il y a des liens avérés entre les trafiquants de migrants et les garde-côtes libyens et il est possible que certaines personnes jouent sur les deux tableaux.

L'engagement des garde-côtes libyens dans les opérations de recherche et de sauvetage en mer semble pourtant aller au-delà des opérations de recherche et de sauvetage, qui sont menées sur la base d'un appel en détresse, pour inclure des interceptions de bateaux cherchant à quitter la Libye, ce qui peut conduire à des situations où les migrants sont « secourus » contre leur gré. De nombreux rapports mettent également en évidence le manque de préparation et de professionnalisme, voire les mauvais traitements et les violences infligées par les garde-côtes libyens au cours des opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux territoriales libyennes et internationales, qui, dans certains cas, mettent davantage encore en danger la vie des personnes en situation de détresse en mer.²¹⁵ Enfin, un autre problème vient de ce que les procédures mises en place prévoient que les personnes secourues ou interceptées en mer par les garde-côtes libyens doivent être transférées dans l'un des centres de détention « officiels » gérés par le Service de la lutte contre l'immigration illégale. En conséquence, des migrants qui avaient finalement réussi à sortir d'un cycle d'abus et d'extorsion pour tenter la traversée vers l'Europe risquent de se retrouver à nouveau pris dans le même engrenage, détenus pour une durée indéterminée et dans des conditions inhumaines, sans possibilité d'examen judiciaire.²¹⁶

²¹¹ Voir notamment le projet du Fonds fiduciaire intitulé « Support to integrated border and migration management in Libya – first phase » (T05-EUTF-NOA-LY-04) d'une valeur de 46 millions d'Euro adopté en 2017 et mis en œuvre par l'Italie (https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/eueta/files/t05-eutf-noa-ly-04_fin.pdf). La deuxième phase du projet, d'une valeur de 45 millions d'Euros, a été adoptée en décembre 2018.

²¹² Entretien avec un responsable des questions relatives à la sécurité en mer en Libye (juin 2020).

²¹³ Conseil de Sécurité, *Rapport du Groupe d'Experts sur la Libye, présenté conformément à la résolution 1973 (2011) du Conseil de sécurité*, S/2019/914, *op. cit.*, para. 46-51.

²¹⁴ HCR, *UNHCR Update – Libya*, 26 juin 2020.

²¹⁵ Conseil de sécurité, *Rapport présenté par le Secrétaire général en application de la résolution 2312 (2016) du Conseil de sécurité*, S/2017/761, *op. cit.*, para. 6 ; Conseil de sécurité, *Application de la résolution 2380 (2017). Rapport du Secrétaire général*, S/2018/807, *op. cit.*, para. 6.

²¹⁶ Entretiens avec des personnes travaillant dans le domaine de la protection des migrants et des réfugiés en Libye (juin 2020).

6.4. L'absence de statut légal comme source de vulnérabilité en Algérie

Pour les migrants qui réussissent à rentrer en Algérie, d'autres problèmes se posent qui ont essentiellement à voir avec l'absence de statut légal dans le pays. Seuls les ressortissants du Mali peuvent rentrer et rester en Algérie sans visa ; les autres migrants originaires de l'Afrique de l'Ouest ou d'Afrique centrale qui n'ont pas de visa rentrent dans le pays irrégulièrement. A moins qu'ils n'aient des faux papiers d'identité du Mali, qui s'obtiennent relativement facilement et pour quelques dizaines de milliers de CFA seulement à Bamako, le caractère irrégulier de leur présence sur le territoire algérien les expose à divers risques, qui vont de la détention à l'exploitation en passant par l'extorsion.

Un grand nombre de migrants qui atteignent l'Algérie restent pour y travailler ; certains veulent gagner l'argent dont ils ont besoin pour continuer vers l'Europe, d'autres trouvent les conditions en Algérie suffisamment bonnes et décident d'y rester plus longtemps. Selon certaines sources, il y aurait près de 100'000 migrants irréguliers en Algérie, voire sans doute davantage.²¹⁷ Pour les migrants d'Afrique subsaharienne, il est relativement facile de trouver du travail informel dans le pays – il suffit par exemple d'attendre à certains carrefours le matin que des personnes qui ont besoin de main d'œuvre pour la journée viennent vous prendre. D'autres trouvent des emplois plus stables comme domestiques chez des Algériens. Plusieurs migrants rencontrés dans le cadre de cette recherche ont cependant indiqué avoir eu des problèmes avec leurs employeurs, soit qu'ils ne payaient pas ou qu'ils ne payaient qu'une partie de leur salaire. Dans certains cas, des employeurs algériens auraient eux-mêmes appelé les autorités pour dénoncer les migrants au lieu de leur payer leur dû. Pour des migrants irréguliers, il n'y a aucune protection contre ce type d'abus. Outre les risques d'exploitation, les migrants peuvent faire l'objet de contrôle et en l'absence de documents ils seront simplement arrêtés et reconduits à la frontière.²¹⁸ Il y a des risques lorsque les migrants se rendent d'une ville à l'autre en raison des nombreux contrôles le long de la route ; mais il arrive aussi, plus particulièrement dans les villes du nord du pays comme Alger ou Oran, que les autorités mènent des raids dans certaines places de travail où se trouvent des migrants irréguliers ; sur des chantiers par exemple. Dans ce genre de circonstances, les autorités arrêtent tous les migrants, les logent dans des centres puis les reconduisent en bus vers le sud du pays. Certains seront ensuite conduits vers le Mali (au niveau de Bordj Badji Mokhtar) ou vers le Niger (au niveau de In Guezzam).

6.5. Détention et exploitation en Libye

De nombreux rapports font état de violence et de graves abus à l'encontre de migrants depuis le moment où ils entrent en Libye jusqu'au moment où ils quittent le pays – pour ceux qui y arrivent. Ces abus, dont la commission est facilitée par l'impunité qu'offre l'absence d'autorité et de contrôle sur ces zones, sont bien documentés. Les migrants d'origine sub-saharienne sont particulièrement exposés en raison d'une forme de racisme à leur encontre.²¹⁹

²¹⁷ Mark Micallef, Raouf Farrah, Alexandre Bish et Victor Tanner, *After the Storm. Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, op. cit., p. 48. Voir également Tarek Hafid, « Paolo Giuseppe Caputo, Représentant-chef de mission de l'OIM à Alger : l'Algérie reçoit quotidiennement plus de migrants que toute l'Europe », dans *Le Soir d'Algérie*, 18 novembre 2019, <https://lesoirdalgerie.com/entretien/lalgerie-recoit-quotidiennement-plus-de-migrants-que-toute-leurope-33790>

²¹⁸ A noter que les gouvernements du Niger et de l'Algérie ont conclu en décembre 2014 un accord prévoyant le rapatriement des ressortissants nigériens sans papiers présents sur le sol algérien.

²¹⁹ Entretiens avec des personnes travaillant dans le domaine des droits de l'homme en Libye (juin 2020).

Les migrants perdent en fait le contrôle de leur destinée dès lors qu'ils mettent le pied en Libye. Dans le sud du pays, le risque existe que les migrants soient victimes de kidnapping pour être ensuite rançonnés et vendus à d'autres groupes criminels. L'augmentation du banditisme dans la région, en particulier dans les zones désertiques après le passage de la frontière du Niger, autour de al Qatrun, Mourzouq et d'Um Al-Aranib dans le Fezzan, mais aussi plus à l'est dans le Kufra, par où passent les migrants en provenance du Tchad ou du Soudan, s'explique en partie par la présence de plusieurs groupes armés originaires du Tchad, du Soudan ou du Niger qui profitent du vide politique en Libye pour y mener des activités criminelles.²²⁰ Même s'ils ne font pas l'objet de kidnapping, les migrants qui cherchent à rejoindre les côtes méditerranéennes ont de fortes chances de se retrouver à un moment ou à un autre dans un centre de détention pour migrants. Il existe deux types de centres de détention : ceux sous le contrôle du Service de la lutte contre l'immigration illégale, dont le nombre est limité, et ceux sous le contrôle de divers groupes et milices. Fin 2019, il existait une vingtaine de centres gérés par les autorités, dont une quinzaine dans la région de Tripoli, abritant quelque 8'000 migrants.²²¹

Les centres de détention informels, la plupart gérés par des trafiquants ou des milices, pullulent par contre tout le long des routes migratoires à travers la Libye. Il est difficile de donner des chiffres concernant le nombre de centres et le nombre de personnes qui y sont détenues. Dans le sud du pays, les environs de Sabha et de Brak al-Shati sont connus pour abriter des centres où les migrants sont victimes de travail forcé et d'extorsion.²²² Bani Walid, une plaque tournante pour les migrants au sud-est de Tripoli, est connu également pour abriter un grand nombre de ces centres de détention. Si ces lieux servaient essentiellement d'abris provisoire pour les migrants transportés à travers le pays il y a quelques années, tout indique qu'ils sont également devenus des centres d'exploitation et d'extorsion de migrants. Les abus commis à l'encontre des migrants dans ces lieux sont bien documentés et incluent la violence physique, la violence sexuelle et basée sur le genre, y compris le viol, la torture et les mauvais traitements, l'extorsion, l'exploitation, voire la mort pour ceux qui ne se soumettraient pas.²²³

Les migrants doivent payer une somme d'argent pour pouvoir sortir et continuer leur route. S'ils ne sont pas en mesure de payer, une pratique courante consiste à les filmer sous la torture et à envoyer la vidéo à certains de leurs proches pour qu'ils envoient de l'argent. Dans d'autres cas, les migrants devront travailler, dans des conditions d'exploitation, pour payer la somme requise. Ils seront ensuite très probablement revendus à un autre groupe qui continuera d'essayer de tirer tout ce qu'il est possible de tirer d'eux avant de finalement les mettre dans un bateau pour l'Europe. Ce changement de modèle d'une activité essentiellement tournée vers le trafic illicite vers l'exploitation et l'extorsion des migrants semble être la conséquence de la perte de revenus liée à la diminution du nombre de migrants en Libye à partir de la fin de 2016.²²⁴

²²⁰ Mark Micalef, Raouf Farrah, Alexandre Bish et Victor Tanner, *After the Storm. Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, op. cit., p. 56 ; Fransje Molennar, Jérôme Tubiana et Clotilde Warin, *Caught in the middle. A human rights and peace-building approach to migration governance in the Sahel*, CRU Report, décembre 2018, pp. 31-32.

²²¹ Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011) du Conseil de sécurité*, S/2019/914, op. cit., para. 53.

²²² The Global Initiative Against Transnational Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken. Assessing the collapse of the human-smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., p. 23.

²²³ Voir notamment le rapport produit par la Mission d'appui des Nations Unies en Libye et le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les droits de l'homme en 2018 : UNSMIL-OHCHR, *Desperate and dangerous: Report on the human rights situation of migrants and refugees in Libya*, décembre 2018, pp. 4-5.

²²⁴ Mark Micalef, Raouf Farrah, Alexandre Bish et Victor Tanner, *After the Storm. Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, op. cit., pp. 88-96 ; The Global Initiative Against Transnational Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken. Assessing the collapse of the human-smuggling industry in Libya and the central Sahel*, op. cit., pp. 9-29.

Ces abus sont commis par tous types d'acteurs, non seulement par les trafiquants eux-mêmes ou par des milices, mais également par les autorités, notamment les gardes du Service de la lutte contre l'immigration illégale.²²⁵ Comme l'ont indiqué plusieurs personnes interrogées dans le cadre de ce rapport, dès lors qu'ils rentrent en Libye les migrants ne peuvent faire confiance à personne ; tout le monde, ou presque, pourrait être leur tortionnaire. Impossible également de faire confiance à des individus de leur propre communauté, qui représenteraient pourtant, dans d'autres circonstances, leur principal soutien. Il est courant en effet que d'autres migrants prennent certaines responsabilités dans les centres de détention, qu'il s'agisse de garder les lieux ou même de torturer les détenus. Les centres de détention gérés par les autorités abritent essentiellement des migrants qui ont été arrêtés pour violation de la loi sur l'immigration ainsi que des migrants interceptés en mer par les garde-côtes libyens en tentant la traversée de la Méditerranée. Plusieurs rapports ont fait état d'abus et de mauvais traitements de la part des autorités. Dans son rapport soumis au Conseil de sécurité en décembre 2019, le Groupe d'experts sur la Libye notait que les migrants qui sont dans des centres de détention officiels gérés par les autorités « s'exposent à toute une série d'atteintes aux droits de l'homme, notamment des conditions de vie dégradantes, des extorsions répétées, de l'exploitation sexuelle et d'autres formes d'exploitation ainsi que de la torture ».²²⁶

Il semblerait aussi que les migrants qui se retrouvent dans les centres de détention gérés (en théorie) par le Service de la lutte contre l'immigration illégale peuvent être « loués » à d'autres personnes et entrepreneurs à l'extérieur du centre pour y travailler.²²⁷ Reste que les conditions sont loin d'être aussi mauvaises que dans les centres de détention informels ; une partie des détenus est même relativement libre et en mesure de quitter le centre pendant la journée pour venir y passer la nuit, quand d'autres, semble-t-il, se servent de leur séjour en détention pour organiser la suite de leur voyage. Il existerait en effet des liens entre ces centres de détention et les réseaux de trafiquants.²²⁸ Peu d'acteurs humanitaires ont en fait accès aux centres de détention en Libye. Seul le HCR et l'OIM peuvent se rendre dans les centres de détention officiels administrés par le Service de la lutte contre l'immigration illégale, le HCR pour identifier, enregistrer et assister les personnes relevant de sa compétence et l'OIM dans le cadre de son programme de retour volontaire. Son mandat, cependant, est limité à des personnes provenant de certains pays, principalement d'Afrique de l'Est ou de pays Arabes, et l'organisation n'a pas accès aux migrants originaires de l'Afrique de l'Ouest. Le HCR a également un programme d'évacuation des réfugiés depuis la Libye.

²²⁵ UNSMIL-OHCHR, *Desperate and dangerous: Report on the human rights situation of migrants and refugees in Libya*, op. cit.

²²⁶ Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011) du Conseil de sécurité, S/2019/914*, op.cit., résumé.

²²⁷ Entretiens avec des personnes travaillant dans le domaine de la protection des droits de l'homme en Libye (juin 2020).

²²⁸ USAID, *Human trafficking, smuggling and governance in Libya: implications for stability and programming*, op. cit., p. 10.

6.6. Du trafic illicite de migrants à la traite des personnes

Un risque particulièrement important pour les migrants le long de la route de la Méditerranée centrale, en Libye mais pas seulement, est de se retrouver dans une situation d'exploitation, qui dans certains cas peut être caractérisée comme de la traite des personnes en droit international. Une enquête conduite par l'OIM en 2016 avait relevé que les trois-quarts (76%) des personnes interrogées qui étaient passées par la route de la Méditerranée centrale avaient indiqué avoir été soumis à des actes associés à une forme d'exploitation.²²⁹ Le trafic illicite de migrants et la traite des personnes sont deux phénomènes bien distincts qui font l'objet de deux protocoles distincts. Cependant, il y a aussi des liens étroits entre les deux et ce qui était au départ une transaction consensuelle entre un migrant et un trafiquant peut rapidement se transformer en une situation où le migrant se retrouve exploité. Cela peut arriver de multiples manières, notamment lorsque des migrants se retrouvent sans ressources, par exemple après avoir dû payer des taxes pour passer les points de contrôle le long de la route, et qu'ils doivent s'endetter auprès d'un trafiquant pour pouvoir continuer leur route.²³⁰ Cela peut arriver également lorsque les migrants sont obligés d'accepter des conditions de travail abusives pour gagner l'argent nécessaire à la suite de leur voyage ; ou lorsque les trafiquants changent d'avis et décident de profiter de la vulnérabilité des migrants pour en abuser.²³¹ On parlera dans le premier cas de servitude pour dette : une fois arrivés dans un nouveau lieu de transit ou à destination, les migrants peuvent avoir à travailler dans des conditions d'exploitation. Les femmes, quant à elles, sont à risque de devoir se prostituer.²³² Dans certains cas les migrants qui se retrouvent dans ce type de situations peuvent recevoir un salaire pour leur travail, avec lequel ils pourront payer les trafiquants en retour ; d'autres pourraient ne pas être payés et devront travailler jusqu'à ce que les trafiquants décident de les laisser partir.

Dans d'autres circonstances, les migrants sont victimes d'employeurs peu scrupuleux. En Libye ou en Algérie, notamment, il arrive couramment que des migrants irréguliers qui cherchent à travailler pour gagner l'argent dont ils ont besoin pour continuer leur route tombent sur des employeurs qui tirent profit de la situation de vulnérabilité dans laquelle il se trouvent, en raison de leur statut irrégulier et du fait qu'ils ne peuvent pas porter plainte, pour leur donner du travail dans des conditions extrêmement précaires et avec des salaires de misère. Des migrants interrogés dans le cadre de cette recherche et qui se sont retrouvés dans cette situation en Algérie notamment ont raconté comment, une fois arrivé le moment de recevoir leur salaire, ils ont été dénoncés par leurs employeurs auprès des autorités, puis arrêtés et déportés. Le risque de tomber victime de traite est particulièrement élevé en Libye, où les migrants qui cherchent à rejoindre l'Europe ont de fortes chances de se retrouver dans des centres de détention informels avant d'avoir la possibilité de partir en mer. Si les trafiquants ne sont pas nécessairement les personnes qui exploitent et abusent des migrants dans ces conditions, dans certains cas ce sont effectivement les mêmes personnes qui sont derrière ces centres, ce qui leur permet de prendre autant d'argent que possible : une première fois pour l'organisation des mouvements ; une deuxième fois sous forme d'extorsion ou en « louant » les services de migrants comme main d'œuvre.

²²⁹ OIM, *Analysis : Flow Monitoring Surveys. The Human Trafficking and other Exploitative Practices Prevalence Indication Survey. Reporting period May 2016-August 2016*, 2016.

²³⁰ A noter que ce genre de situation est souvent difficile à catégoriser en termes de trafic illicite de migrants ou de traite des personnes. Dans le contexte du trafic illicite de migrants, les migrants peuvent en effet avoir accepté de travailler pour une période de temps déterminée pour payer les services des trafiquants. Il sera alors nécessaire de voir les conditions dans lesquelles les migrants doivent travailler et s'il y a des éléments d'exploitation.

²³¹ OIM, *Migrants and their vulnerability to human trafficking, modern slavery and forced labour*, 2019, p. 30.

²³² OIM, *Assessing the risks of migration along the Central and Eastern Mediterranean Routes: Iraq and Nigeria as Case Study Countries*, *op. cit.*, pp. 63-64.

Le Groupe d'experts sur la Libye rapportait le cas où des migrants avaient été employés pour du déminage sans même l'équipement adéquat.²³³ Ne reste après plus qu'à « revendre » les migrants à d'autres groupes pour augmenter encore les marges. En Libye peut-être plus qu'ailleurs, la ligne entre le trafic de migrants et la traite des personnes est si fine qu'elle tend à s'effacer.

²³³ Conseil de sécurité, *Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011)*, S/2017/466, op. cit., para. 261.



7. Renforcer la lutte contre le trafic illicite de migrants sur la route de la Méditerranée centrale

Un large éventail de mesures ont déjà été mises en place pour lutter contre le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale. Plusieurs résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies ont même été adoptées, demandant notamment aux États Membres d'aider la Libye à renforcer les moyens dont elle dispose pour sécuriser ses frontières, prévenir les actes de trafic et de traite, enquêter à leur sujet, et en poursuivre les auteurs.²³⁴ Cependant, malgré la diminution des flux migratoires à travers la route de la Méditerranée centrale depuis quelques années il est clair que les mouvements continuent, et dans des circonstances souvent plus dangereuses pour les migrants eux-mêmes. Sur la base des recherches menées dans le cadre de ce rapport, cette section identifie dix dimensions de la lutte contre le trafic illicite de migrants qui devraient être renforcées pour lutter plus efficacement contre ce phénomène tout en respectant les droits de l'homme et la dignité des migrants.

7.1. Assurer l'appropriation nationale en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants

Si le Niger, le Mali, l'Algérie et la Libye ont accédé aux Protocoles de Palerme, la lutte contre le trafic illicite de migrants ne revêt pas la même importance pour tous. Le trafic illicite de migrants étant par définition un type de criminalité qui implique plusieurs pays, la lutte contre ce phénomène ne pourra pas être menée efficacement tant que tous les pays concernés n'en auront pas fait une priorité. Dans ce contexte, il s'agit d'encourager les autorités nationales à s'engager dans la lutte contre le trafic illicite de migrant. Malgré les efforts de la Communauté internationale et de l'Union européenne dans ce sens, les progrès en ce qui concerne le fait d'ériger en priorité la lutte contre le trafic illicite de migrants en Libye ont été limités en raison de l'absence d'autorité centrale et de la présence de nombreuses milices et groupes armés qui exercent le contrôle sur diverses parties du territoire libyen. Il est clair également que de nombreux acteurs, y compris parmi les autorités, sont impliqués, ou tirent profit, d'une manière ou d'une autre, du trafic illicite de migrants et qu'il n'est pas nécessairement dans leur intérêt d'y mettre fin.²³⁵

En matière de lutte contre le trafic illicite de migrants, le Niger est le pays qui fait figure de bon élève. Non seulement le Niger s'est doté d'une loi relative au trafic illicite de migrants, mais il existe également la Commission nationale de coordination de lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants ainsi que l'Agence nationale de lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants. L'Union européenne continue d'appuyer le développement des politiques migratoires au Niger à travers la mission d'EUCAP Sahel, dont le mandat a été étendu en août 2015 pour inclure une dimension de soutien stratégique aux autorités nigériennes dans le domaine de la lutte contre le trafic illicite de migrants. Si la coopération avec le Niger en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants est jugée bonne par l'Union européenne,²³⁶ plusieurs commentateurs ont cependant émis des doutes sur la véritable motivation des autorités nigériennes quant au fait de limiter la migration irrégulière, le pays n'y ayant pas nécessairement intérêt.²³⁷

²³⁴ Voir les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU 2240 (2015), 2312 (2016), 2380 (2017), 2437 (2018), et 2491 (2019).

²³⁵ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales travaillant sur la Libye (juin 2020).

²³⁶ Commission européenne, *Quatrième rapport d'avancement relatif au cadre de partenariat avec les pays tiers dans le cadre de l'agenda européen en matière de migration*, COM(2017) 350 final, 13 juin 2017.

²³⁷ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales au Niger (mars 2020).

Au Mali, la lutte contre le trafic illicite de migrants n'apparaît pas encore comme une priorité nationale. La lutte contre la migration irrégulière est perçue comme l'agenda des Européens alors que la vraie priorité, pour les autorités maliennes, est avant tout la résolution du conflit dans le nord et le centre du pays. La migration est en outre considérée par les autorités maliennes comme une opportunité plutôt que comme une menace. Le pays, qui est au cœur de la CEDEAO, compte plus de 1,2 millions de migrants vivant à l'étranger, dont une large majorité – près de un million de personnes – résident dans un autre pays de l'Afrique de l'Ouest.²³⁸ Dans ces circonstances, plusieurs parmi les interlocuteurs rencontrés au cours de cette étude ont fait part de leurs doutes concernant le fait que le gouvernement malien s'approprie réellement la question de la lutte contre le trafic illicite de migrants. Ce n'est que fin 2019 suite à une réunion de haut niveau que le gouvernement aurait démontré un certain intérêt à en faire plus en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants ; le résultat en est la mise en place fin 2019 d'une brigade de répression du trafic illicite de migrants et de la traite d'êtres humains (BRTMTEH), dont le rôle est discuté plus loin.

En Algérie, il n'existe pas de loi portant spécifiquement sur le trafic illicite de migrants, mais des mesures visant à lutter contre les passeurs et les réseaux de trafiquants sont prises dans le cadre plus général de la stratégie nationale de lutte contre l'immigration irrégulière. Détaillant certaines des mesures prises pour lutter contre ce phénomène, le Ministre de l'Intérieur algérien annonçait en octobre 2020 que les pouvoirs publics algériens avaient pris un ensemble de mesures en ce qui concerne la migration irrégulière, y compris « la lutte contre les réseaux de traite humaine spécialisés dans le transport des migrants » et « l'application de sanctions sévères contre les passeurs, notamment ceux de nationalité algérienne ».²³⁹

7.2. Criminaliser le trafic illicite de migrants

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants requiert de chaque État partie qu'il criminalise certains types d'activités liées au trafic illicite de migrants, à la fabrication de documents de voyage frauduleux ou au fait de permettre à un migrant de demeurer dans un État sans satisfaire aux conditions nécessaires au séjour légal dans cet État. L'incrimination du trafic illicite de migrants par les États parties, conformément à leurs obligations au regard du Protocole relatif au trafic illicite de migrants, est un élément fondamental de toute action nationale en matière de justice pénale. Les enquêtes et la coopération entre États en matière de lutte contre la criminalité transnationale organisée peuvent être compliquées par le fait que les pays ont des cadres législatifs différents et que tous ne criminalisent pas, ou pas de la même manière, le trafic illicite de migrants. Dans ces circonstances, l'adoption de législations nationales relatives au trafic illicite de migrants doit être une priorité.

Certaines des autorités interrogées dans le cadre de cette étude ont en effet mentionné les difficultés qu'elles avaient à obtenir de l'aide d'autres pays en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants considérant précisément le fait que ce qui constitue une infraction dans leur juridiction n'est pas nécessairement considéré comme telle dans d'autres pays. Cela rend difficile, en particulier, la lutte contre les responsables et coordinateurs du trafic de migrants qui sont souvent dans d'autres pays – la plupart de ceux qui organisent le trafic illicite de migrants depuis le Niger, par exemple, se sont rendus en Algérie et en Libye suite à la mise en œuvre de la Loi 2015-36 dans le pays. Il pourrait certes être possible dans certaines circonstances de poursuivre des trafiquants de migrants sur la base d'autres dispositions de la législation nationale, mais le fait d'introduire des dispositions spécifiques dans la législation est important pour prévenir et réprimer le trafic illicite de migrants et pour faciliter la collaboration entre pays.

²³⁸ OIM, *Mobilités au Mali. Infographies des mobilités*, septembre 2019.

²³⁹ « L'Algérie 'fait face au phénomène de migration clandestine à partir de 44 États africains' (Beldjoud) », dans *Algérie Eco*, 3 octobre 2020, <https://www.algerie-eco.com/2020/10/03/lalgerie-fait-face-au-phenomene-de-migration-clandestine-a-partir-de-44-etats-africains-beldjoud/>.

Les États le long de la route de la Méditerranée centrale devraient donc adopter les mesures législatives et autres nécessaires pour conférer le caractère d'infraction pénale au trafic illicite de migrants, conformément à leurs obligations, et s'assurer que les définitions qu'ils adoptent sont compatibles avec celles qui figurent dans le Protocole relatif au trafic illicite de migrants. Une distinction claire devrait en outre être faite entre le trafic illicite de migrants d'une part, et la traite des personnes, voire de manière générale la migration irrégulière, d'autre part. A ce jour cependant, parmi les quatre pays couverts par cette étude seul le Niger s'est doté d'une loi portant spécifiquement sur le trafic illicite de migrants. Au Mali, un projet de loi sur le trafic illicite de migrants a effectivement été développé, mais il n'est pas encore clair quand il sera officiellement adopté. En Algérie, deux textes différents existent qui criminalisent, d'une part, le fait de faciliter et d'organiser l'entrée irrégulière d'un étranger sur le territoire algérien (sans employer le terme « trafic illicite » de migrants), et d'autre part, le trafic illicite de migrants depuis l'Algérie ; l'élaboration d'un nouveau texte visant à compléter et à harmoniser les dispositions relatives au trafic illicite de migrants vers et depuis l'Algérie pourrait être envisagée dans la continuité de la promulgation prochaine d'une loi sur la lutte contre la traite des personnes. En Libye, un projet concernant le développement d'une loi relative au trafic illicite de migrants a été abandonné il y a longtemps.²⁴⁰

7.3. Détection et arrestation des trafiquants

Un autre aspect important des efforts contre le trafic illicite de migrants concerne le renforcement des enquêtes et l'engagement de poursuites contre les réseaux de trafic illicite, de manière à démanteler les organisations criminelles. Plusieurs initiatives, soutenues par des États et des organisations internationales, ont été mises en place qui visent à renforcer la capacité des autorités nationales à mener des enquêtes afin d'identifier et d'appréhender les personnes engagées dans le trafic illicite de migrants. L'ONUDC notait en 2018 que dans la plupart des pays sahéliens et subsahariens, la lutte contre les trafics illicites « se limite à l'arrestation des auteurs pris en flagrant délit et à conduire la procédure judiciaire aussi vite que possible ». ²⁴¹ Pour démanteler les groupes criminels sur le long terme, cependant, y compris remonter aux responsables de trafic illicite de migrants, il faut recourir à des techniques d'enquêtes et de poursuites spécifiques qui permettent de détecter les infractions et les suspects et enquêter à leur sujet sans les alerter. La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée prévoit à cet effet l'utilisation de techniques d'enquête spéciales pour faciliter la lutte contre les groupes transnationaux organisés. Cela comprend notamment le recours à la surveillance électronique (par exemple des dispositifs d'écoute pour intercepter des communications) et les opérations d'infiltration où des agents s'introduisent au sein d'une organisation criminelle en vue de réunir les éléments de preuve.²⁴²

Ces techniques ne sont pas nécessairement autorisées dans un autre contexte, mais elles sont jugées nécessaires dans le cadre de la lutte contre la criminalité transnationale organisée et doivent donc être prévues dans des dispositions législatives idoines. Au Niger, par exemple, la Loi 2015-36 autorise sous certaines conditions « l'incitation à la commission d'une infraction » visée par la loi par un agent, ainsi que la surveillance électronique.²⁴³

²⁴⁰ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales travaillant sur la Libye (juin 2020).

²⁴¹ ONUDC, *La contribution de l'Office des Nations Unies Contre la Drogue et le Crime à la Stratégie Intégrée des Nations Unies pour le Sahel*, 2018.

²⁴² Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, Article 20.

²⁴³ République du Niger, *Loi No. 2015-36 du 26 mai 2015 relative au trafic illicite de migrants*, Article 6 & 8

Ces dispositions pourraient faciliter grandement le travail de la police en matière d'enquête sur les réseaux de trafiquants ; elles donnent des moyens supplémentaires aux autorités pour tenter de remonter aux véritables responsables du trafic illicite de migrants. L'Union européenne soutient notamment le déploiement d'équipes comprenant des officiers nationaux soutenus par des agents mis à disposition par des pays européens et spécialisés dans les enquêtes sur les questions relatives au trafic illicite de migrants (et dans une moindre mesure la lutte contre la traite des personnes). Au Niger par exemple, une équipe conjointe d'investigation (ECI) pour la lutte contre les réseaux criminels liés à l'immigration irrégulière, la traite des êtres humains et le trafic des migrants a été mise en place en mars 2017, soutenue en particulier par l'Espagne et la France et financée par le Fonds fiduciaire de l'Union européenne.²⁴⁴ L'initiative vise notamment le renforcement des capacités opérationnelles et judiciaires des services de la police nationale nigérienne impliqués dans la lutte contre la criminalité transnationale organisée, notamment le trafic illicite de migrants, et l'amélioration des enquêtes liées à la lutte contre les réseaux criminels liés à l'immigration irrégulière, à la traite d'êtres humains et au trafic de migrants. L'ECI a contribué au démantèlement de réseaux de passeurs de migrants depuis le Niger.²⁴⁵

Au Mali, les autorités ont mis en place fin 2019 la Brigade de répression du trafic de migrants et de la traite d'êtres humains (BRTMTEH). La BRTMTEH est composée d'officiers et de commissaires de police maliens et est placée sous la direction de la Police judiciaire ; elle est financée par l'Union européenne à travers une contribution des Pays-Bas au Fonds fiduciaire et bénéficie d'un appui opérationnel de la France et de l'Espagne. La Brigade a été créée spécifiquement pour lutter contre la criminalité transnationale organisée, y compris le trafic illicite de migrants. L'objectif est essentiellement d'identifier les responsables et de démanteler les réseaux de trafic de migrants et de traites d'êtres humains. La Brigade mène les enquêtes et rassemble les preuves avant de renvoyer les dossiers devant le Parquet. L'assistance technique aux États pour les aider à renforcer leurs capacités à enquêter sur les réseaux de trafiquants de migrants et à en identifier les responsables est un aspect important de la lutte contre le trafic illicite de migrants. A défaut, le risque est de voir les autorités se limiter à l'arrestation de seconds couteaux, comme ce fut le cas au Niger suite à l'application de la Loi 2015-36 ainsi qu'au Mali avec l'arrestation d'une poignée de trafiquants en février 2018.

7.4. Renforcer le contrôle des frontières

Le contrôle effectif des frontières est un aspect clé de la lutte contre le trafic illicite de migrants. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants prévoit à cet égard que les États doivent « renforcer[r], dans la mesure du possible, les contrôles aux frontières pour prévenir et détecter le trafic illicite de migrant ».²⁴⁶ Une gestion efficace des frontières implique notamment l'établissement d'un système de contrôle de la validité et de l'authenticité des documents d'identité ; la capacité de suivre les flux migratoires ; et l'existence de mécanismes permettant de référer certains types de personnes avec des besoins particuliers, y compris les réfugiés et demandeurs d'asile, vers les organismes appropriés.

²⁴⁴ Voir la fiche d'action du projet du Fonds fiduciaire intitulé « Création d'une Équipe Conjointe d'Investigation (ECI) pour la lutte contre les réseaux criminels liés à l'immigration irrégulière, la traite des êtres humains et le trafic des migrants » (T05-EUTF-SAH-NE-05) d'une valeur de 6 millions d'Euros adopté en 2017 :

<https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/eutf/files/t05-eutf-sah-ne-05.pdf>

²⁴⁵ Commission européenne, *Quatrième rapport d'avancement relatif au cadre de partenariat avec les pays tiers dans le cadre de l'agenda européen en matière de migration*, op. cit.

²⁴⁶ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 11.1.

Cependant, les frontières des pays situés le long de la route de la Méditerranée centrale sont particulièrement étendues. A part l'Algérie, qui investit massivement dans la protection de ses frontières (envoi de renforts et de matériel militaires dans les zones frontalières, création de postes avancés, renforcement de la surveillance, édification de nouvelles structures, etc.) pour lutter contre le terrorisme et le trafic d'armes ou de drogue, et qui, privilégiant la coopération avec les États frontaliers, refuse toute intervention extérieure à cet égard,²⁴⁷ les autres pays ont besoin de soutien à la fois financier et technique afin de pouvoir mieux contrôler leurs frontières. Au Mali, par exemple, les agents présents aux frontières terrestres n'appartiennent pas à la police des frontières et n'ont généralement pas reçu de formation technique spécifique sur la gestion des frontières et des flux migratoires.²⁴⁸ Des milliers de kilomètres de frontières au Mali, au Niger et en Libye ne sont pas, ou pas suffisamment, contrôlées par les autorités étatiques. Les difficultés à surveiller des frontières étendues et perméables dans des zones reculées favorise la présence d'organisations criminelles et les trafics illégaux. Dans ces circonstances, plusieurs initiatives ont été mises en œuvre pour renforcer la capacité des autorités à contrôler leurs frontières.

Le renforcement des contrôles aux frontières se fait de plusieurs manières. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants met notamment l'accent sur l'importance des documents d'identité – passeport, carte d'identité ou visa. Chaque État partie au protocole devrait ainsi prendre des mesures pour assurer que les documents de voyage ou d'identité qu'il délivre ne puissent pas être facilement falsifiés ou modifiés, ou pour empêcher qu'ils ne soient créés, délivrés et utilisés illicitement.²⁴⁹ Plusieurs initiatives conduites notamment par l'OIM ou par l'Union européenne à travers la mission civile EUCAP dans des pays comme le Mali ou le Niger incluent une composante visant à renforcer les capacités des autorités à vérifier la légitimité et la validité des documents de voyage. Les problèmes demeurent nombreux, cependant ; au Mali par exemple, les autorités ont introduit des cartes d'identité biométriques sans avoir les capacités de faire le croisement des données enregistrées, ce qui fait que plusieurs personnes peuvent être enregistrées dans le pays avec les mêmes empreintes digitales.²⁵⁰

Le déploiement de patrouilles de surveillance et d'intervention est une autre façon de renforcer la sécurité et la surveillance au niveau des frontières. L'Union européenne a notamment mis en place les Groupes d'Action Rapides – Surveillance et Interventions (GAR-SI) dans les pays du G5 (Tchad, Mauritanie, Niger, Mali et Burkina Faso) ainsi qu'au Sénégal.²⁵¹ Les GAR-SI sont des unités de police ou de gendarmerie flexibles, mobiles, multidisciplinaires et auto-suffisantes qui sont formées et équipées pour faire face à tous types de menaces, notamment la menace terroriste, et lutter contre la criminalité organisée. Ce sont des unités nationales mais qui bénéficient du soutien d'agents européens, espagnols et français essentiellement, chargés de la formation et de l'accompagnement. Leurs zones d'intervention sont précisément les zones éloignées, notamment les zones frontalières peu contrôlées et qui voient proliférer toute sorte de trafic illégal. Au Niger, le mandat des GAR-SI inclut la lutte contre le trafic illicite de migrants. Ce n'est pas le cas au Mali, cependant, où la priorité est la lutte contre le terrorisme au centre du pays plutôt que le déploiement dans les zones frontalières.

²⁴⁷ Voir notamment Abdenour Benantar, « Sécurité aux frontières : Portée et limites de la stratégie algérienne », dans *L'année du Maghreb*, No. 14, 2016, pp. 147-163.

²⁴⁸ A noter qu'une Politique nationale des frontières (PNF) est en cours de développement au Mali. L'avant-projet de la PNF, développé en 2017, prévoit les objectifs stratégiques suivant: la poursuite de la délimitation/démarcation des frontières ; la promotion de la coopération transfrontalière ; le développement des zones frontalières ; la sécurisation des espaces frontaliers et transfrontaliers ; le renforcement des capacités des acteurs ; la mobilisation des ressources et le financement pérenne de la PNF, enfin, le renforcement du cadre institutionnel de mise en œuvre de la PNF.

²⁴⁹ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 12.

²⁵⁰ Entretien avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales au Mali (mars 2020).

²⁵¹ Voir la fiche d'action du projet du Fonds fiduciaire intitulé « GAR-SI SAHEL (Groupes d'Action Rapides – Surveillance et Intervention au Sahel) » (T05-EUTF-SAH-REG-04) d'une valeur de 41.6 millions d'Euros: https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/t05-eutf-sah-reg-04_gar-si_sahel_fiche_daction.pdf.

Le renforcement des capacités de la Libye à contrôler ses frontières terrestres et maritimes est une priorité pour l'Union européenne. En 2013, l'UE mettait en place la Mission d'assistance de l'Union européenne pour une gestion intégrée des frontières en Libye, appelée EUBAM Libya. Les tâches confiées à l'EUBAM Libya incluent la formation et l'encadrement aux autorités libyennes dans le renforcement des services de contrôle aux frontières ainsi que le soutien en termes de définition d'une stratégie nationale libyenne de gestion intégrée des frontières.²⁵² Le mandat de l'EUBAM Libya a été étendu en janvier 2019 de manière à soutenir les autorités libyennes dans leur lutte contre la criminalité transnationale organisée, notamment le trafic illicite de migrants et la traite des personnes.²⁵³ Le renforcement des contrôles aux frontières au sud de la Libye compte également parmi les priorités de l'EUBAM Libya. Dans un autre registre, l'Union européenne a investi massivement depuis 2017 dans le renforcement des capacités des garde-côtes libyens, y compris à travers la mise à disposition de patrouilleurs côtiers, afin qu'ils puissent progressivement assurer eux-mêmes les interceptions de migrants cherchant à se rendre en Europe ainsi que les opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux territoriales libyennes et au-delà. L'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex) appuie également les États en matière de renforcement des capacités à contrôler les frontières.

Si le renforcement de la capacité des États à contrôler leurs frontières est une priorité dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de migrants, toutes les mesures prises pour lutter contre le trafic illicite de migrants doivent être menées dans le plein respect du droit international, en ce qui concerne plus particulièrement le droit international des droits de l'homme et le droit des réfugiés. Les États ont notamment une obligation de respecter le principe de non-refoulement qui interdit le renvoi de personnes qui auraient besoin de protection internationale vers un territoire où leur vie ou leur liberté serait en danger, ce qui implique que les autorités aient la capacité de faire la distinction entre les personnes en quête d'asile et les migrants irréguliers puis de les référer aux agences compétentes. Un aspect important de la gestion des frontières d'une manière qui garantisse la sécurité des États tout en respectant le droit international est le développement de procédures opératoires qui clarifient les mesures à prendre et les voies à suivre dans certaines situations spécifiques.

Par ailleurs, il faut reconnaître que la migration entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord est aussi une stratégie de résilience pour des communautés vulnérables, plus particulièrement durant certaines périodes de l'année où les personnes concernées savent que les récoltes vont venir à manquer et partent chercher du travail ailleurs, avec l'intention de revenir. Le renforcement des contrôles aux frontières d'une manière qui ne prenne pas en compte cette dimension ne ferait que contribuer à rendre certaines communautés encore plus vulnérables.

²⁵² Union européenne, *Décision 2013/233/PESC du Conseil du 22 mai 2013 relative à la mission d'assistance de l'Union européenne pour une gestion intégrée des frontières en Libye (EUBAM Libya)*, Journal Officiel du 24 mai 2013.

²⁵³ Service européen pour l'action extérieure, *EU Integrated Border Assistance Mission in Libya (EUBAM Libya)*, Factsheet, mars 2019, https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/20190319_eubam_libya_factsheet_march_2019_en.pdf.



7.5. Renforcer la coordination interinstitutionnelle

Outre le développement d'un cadre juridique adéquat et le déploiement d'équipes spécialisées dans la lutte contre la criminalité transnationale organisée, un autre défi en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants est de s'assurer que les États ont les structures adéquates en place pour répondre efficacement aux multiples dimensions de ce phénomène. Les enquêtes consacrées au trafic illicite de migrants ne devraient pas impliquer seulement les services de détection et de répression ; d'autres agences pourraient avoir à intervenir. La coordination, la consultation des acteurs concernés et l'établissement de partenariats sont indispensables à une lutte efficace contre le trafic illicite de migrants. À cet égard, les limites du partage d'information et le manque de mécanismes permettant d'assurer efficacement la coopération entre différentes autorités en charge de certains aspects de la lutte contre le trafic illicite de migrants – les services de détection et de répression, les autorités de contrôle aux frontières et autres acteurs étatiques pertinents – ont été identifiés par plusieurs spécialistes de la gestion des frontières interrogés dans le cadre de cette étude comme des obstacles importants à une lutte efficace contre la criminalité transnationale organisée.

Au Niger, la coordination entre la police, y compris la Direction de la surveillance du territoire (qui dépend du Ministère de l'Intérieur) et la gendarmerie (placée sous le Ministère de la Défense) pourrait être améliorée afin de renforcer l'efficacité de la lutte contre le trafic illicite de migrants. La police a jusqu'à présent joué un rôle clé dans ce domaine et a bénéficié à cet égard d'un soutien important de la communauté internationale en termes de matériel et de formation. Cependant, la police couvre essentiellement les zones urbaines et il revient à la gendarmerie d'intercepter les trafiquants de migrants maintenant que les routes contournent les centres urbains. Le fait qu'il est demandé à la Gendarmerie de remettre les trafiquants et les migrants qui auraient été interceptés à la police plutôt que de les remettre directement à la justice est un bon exemple de limites opérationnelles. Alors qu'en théorie les deux corps ont des rôles et des missions différents, certains agents de la gendarmerie considèrent ne pas bénéficier du même soutien et de la même reconnaissance que la police et se montrent donc réticents à investir plus de moyens dans la lutte contre le trafic illicite de migrants.²⁵⁴ Une plus grande coordination est nécessaire également avec l'Équipe d'Investigation Conjointe (ECI) qui s'occupe de tout ce qui a trait à la traite des personnes, au trafic illicite de migrants ou à la falsification de documents. L'ECI, qui est un corps de police, couvre toute la région affectée par les mouvements migratoires et est compétente également – tout comme la gendarmerie – en dehors de la commune d'Agadez, d'où l'importance d'une bonne communication entre les différents corps.

Au Mali, les difficultés en termes de coordination interinstitutionnelle dans le domaine de la lutte contre la migration irrégulière et la criminalité transnationale organisée commencent au plus haut niveau. Deux ministères sont impliqués dans les questions relatives à la migration, à savoir le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile et le Ministère des Maliens de l'Extérieur, qui ont des vues divergentes sur ces questions. Au niveau opérationnel, l'unité « phare » en matière de lutte contre la criminalité transnationale organisée est la Brigade d'Investigation Spécialisées (BIS), placée sous le Ministère de la Justice. Cependant, la BIS s'est principalement concentrée sur des cas liés au terrorisme au détriment de la lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants. Il est possible que la création de la BRTMTEH sous le Ministère de la Sécurité pourrait conduire à des conflits entre les deux entités qui pourraient se retrouver à travailler sur les mêmes dossiers.²⁵⁵

²⁵⁴ Entretiens avec des représentants des autorités nigériennes au Niger (mars 2020).

²⁵⁵ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales au Mali (février 2020).

En Libye, il existe deux corps de garde-côtes sous deux directions différentes : l'administration générale libyenne pour la sécurité côtière, placée sous le Ministère de l'Intérieur, et les garde-côtes libyens et la sécurité portuaire, qui fait partie de la Marine libyenne et est chapeauté par le Ministère de la Défense. Leurs mandats se chevauchent largement : l'administration générale libyenne pour la sécurité côtière est compétente pour assurer le contrôle sur la bande côtière, jusqu'à 30 kilomètres à l'intérieur des terres, et dans les eaux territoriales libyennes, soit jusqu'à une distance de 12 milles nautiques, mais les garde-côtes libyens couvrent aussi les eaux territoriales. Les deux corps peuvent donc jouer un rôle dans la lutte contre le trafic illicite de migrants. En pratique cependant, les garde-côtes libyens ont bénéficié de plus de ressources et de formations de la part de l'Union européenne et sont considérés comme bien plus professionnels, pour ce qui touche aux interventions en mer, que l'administration générale libyenne pour la sécurité côtière. Des recommandations ont été faites concernant la fusion des corps mais cela semble difficile considérant les enjeux pour les deux ministères.²⁵⁶

Ce ne sont bien sûr là que quelques exemples, mais qui soulignent l'importance d'une meilleure coordination entre les acteurs et la nécessité de clairement définir leur rôle en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants. Il est essentiel également que tous les organismes engagés dans la lutte contre le trafic illicite de migrants échangent des informations et communiquent de façon régulière. A cet égard, la mise en place au niveau national de cadres de coordination interinstitutionnels chargés de travailler sur les questions de migration irrégulière et/ou de trafic illicite de migrants pourrait grandement faciliter les consultations et les partenariats. Le Niger a par exemple mis en place en 2016 un cadre de concertation sur la migration qui réunit les autorités et tous les partenaires – UE, organisations internationales et ONGs notamment – qui travaillent dans le domaine de la migration. La coordination entre les différentes entités étatiques est aussi essentielle en Algérie, où huit ministères sont engagés dans les questions relatives à la migration irrégulière, y compris le trafic illicite de migrants. Dans ce contexte, le gouvernement algérien a récemment mis en place une « commission interministérielle » placée sous la supervision du Ministère de l'Intérieur et chargée notamment du suivi et de l'examen des questions relatives à la migration irrégulière.²⁵⁷ Outre l'échange d'information entre les départements concernés, cette coordination donne lieu à l'organisation d'opérations combinées entre les forces de sécurité et des unités de l'armée, notamment dans les régions frontalières du sud et dans les eaux territoriales algériennes.

7.6. Faciliter la coopération entre pays

Par nature, le trafic illicite de migrants est une forme de criminalité transnationale. C'est pourquoi une action efficace de la justice pénale repose essentiellement sur une coopération internationale accrue entre les États situés sur les itinéraires de trafic ou concernés d'une quelconque manière par cette activité. Pour démanteler des réseaux criminels transnationaux, les agents de l'État doivent pouvoir compter sur la coopération des autres États, faute de quoi il serait difficile de collecter des preuves contre les responsables de trafic illicite de migrants et de les poursuivre. Promouvoir la coopération des États parties en matière de prévention et de lutte contre le trafic illicite de migrants compte ainsi parmi les principaux objectifs du Protocole contre le trafic illicite de migrants, particulièrement dans le domaine des mouvements de migrants par mer, où la collaboration est absolument nécessaire ; mais aussi dans le domaine de l'échange d'information, de la coopération entre les services de contrôle aux frontières des États concernés, de la vérification des documents de voyage ou d'identité ; en matière de justice pénale et en ce qui concerne les formations.

²⁵⁶ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales travaillant sur la Libye (juin 2020).

²⁵⁷ Amel Bliidi, « Le ministre de l'Intérieur annonce une intensification des contrôles et le démantèlement des réseaux d'accueil : Nouvelle opération de rapatriement des migrants subsahariens », dans El Watan.com, 3 octobre 2020, <https://www.elwatan.com/edition/actualite/nouvelle-operation-de-rapatriement-des-migrants-subsahariens-03-10-2020>.

La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée envisage la coopération entre les États parties aux fins de confiscation²⁵⁸ ; d'extradition ;²⁵⁹ dans le contexte de techniques d'enquête spéciales ;²⁶⁰ ainsi qu'en matière d'entraide judiciaire²⁶¹ et de coopération entre les services de détection et de répression.²⁶² La Convention contre la criminalité transnationale organisée et le Protocole contre le trafic illicite de migrants mentionnent à cet égard l'importance qu'il y aurait à conclure des accords ou des arrangements bilatéraux ou multilatéraux sur ces questions.²⁶³

De tels arrangements existent en Afrique de l'Ouest et sur la route de la Méditerranée centrale, qui offrent un cadre pour la coopération entre pays en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants. Au niveau bilatéral, par exemple, l'Algérie a mis en place des comités bilatéraux frontaliers avec le Niger et le Mali, ainsi que des commissions de sécurité avec la Mauritanie, la Lybie et la Tunisie.²⁶⁴ L'objectif de ces comités est de promouvoir la coopération au niveau des zones frontalières, notamment en ce qui concerne la coopération sécuritaire, la coopération économique, la coopération socioculturelle et la mobilité des personnes. A cet égard, la question de l'immigration irrégulière semble prendre de plus en plus d'importance : à l'occasion de la tenue de la 6ème session du Comité bilatéral frontalier algéro-nigérien en 2018, les groupes d'experts de l'Algérie et du Niger s'étaient engagés à la mise en œuvre, dans un cadre concerté, des recommandations « en vue de juguler le phénomène de la migration illégale, à travers notamment l'échange d'informations, le démantèlement des réseaux de passeurs et la sensibilisation sur ses dangers ».²⁶⁵

Au niveau de l'Union africaine, il existe la Convention de l'Union africaine sur la coopération transfrontalière (Convention de Niamey) adoptée en 2014.²⁶⁶ La sécurité, notamment la lutte contre la criminalité transfrontalière, le terrorisme, la piraterie et d'autres formes de criminalité, font partie des domaines de coopération sous la Convention.²⁶⁷ Les États s'engagent en particulier à lever tout obstacle juridique, administratif, sécuritaire, culturel ou technique susceptible d'entraver le renforcement et le bon fonctionnement de la coopération transfrontalière²⁶⁸ ainsi qu'à faciliter le partage d'informations et de renseignements.²⁶⁹ En ce qui concerne plus spécifiquement les frontières au sud de la Libye, un protocole d'accord sur le renforcement de la coopération en matière de sécurité et de surveillance des frontières communes entre l'État de Libye, la République du Niger, la République du Soudan et la République du Tchad a été signé le 31 mai 2018 à Ndjamena.²⁷⁰

²⁵⁸ Convention contre la criminalité transnationale organisée, Article. 13.1.

²⁵⁹ Convention contre la criminalité transnationale organisée, Article. 16.

²⁶⁰ Convention contre la criminalité transnationale organisée, Article 20.

²⁶¹ Convention contre la criminalité transnationale organisée, Article. 18.

²⁶² Convention contre la criminalité transnationale organisée Article 27.

²⁶³ A noter qu'en l'absence d'un accord spécifique sur les questions d'extradition et d'entraide judiciaire, il suffit aux États se référer aux procédures prévues aux article 16 et 18 de la Convention contre la criminalité transnationale organisée.

²⁶⁴ Le Comité bilatéral frontalier entre l'Algérie et le Niger inclut les wilayas de Tamanrasset et Illizi en Algérie et les départements d'Agadez et de Tahoua au Niger. Pour le Mali, le Comité bilatéral stratégique algéro-malien prévoit la participation des walis d'Adrar et de Tamanrasset du côté algérien et des gouverneurs de Gao, Kidal et Tombouctou du côté malien, avec également la présence de fonctionnaires de police des deux pays.

²⁶⁵ « Algérie-Niger. Des mesures opérationnelles pour la sécurisation des frontières communes », 19 juillet 2018, <https://www.emb-argelia.pt/algerie-niger-des-mesures-operationnelles-pour-la-securisation-des-frontieres-communes/>.

²⁶⁶ UA, Convention de l'Union africaine sur la coopération transfrontalière (Convention de Niamey), 2014.

²⁶⁷ Convention de Niamey, art. 3.4.

²⁶⁸ Convention de Niamey, art. 4.1.

²⁶⁹ Convention de Niamey, art. 5.

²⁷⁰ Voir à cet égard : « Sécurité : accord de coopération entre le Tchad, le Soudan, la Libye et le Niger », dans RFI, 2 juin 2018, disponible à l'adresse <http://www.rfi.fr/fr/afrique/20180602-securite-accord-cooperation-entre-le-tchad-le-soudan-libye-le-niger>.

Les États concernés s'engagent à « renforcer leur coopération en matière de sécurité, d'échanges de renseignements et d'informations [...], notamment par la sécurisation des zones frontalières et la lutte contre le terrorisme, les trafics en tous genres, l'immigration illégale, le mercenariat, la contrebande et la criminalité transnationale organisée ». ²⁷¹ Le protocole d'accord mentionne la possibilité de mener des opérations conjointes ou parallèles dans les zones frontalières ; la conclusion d'un accord de coopération judiciaire dans le cadre de la lutte contre les terroristes, les mercenaires et les personnes impliquées dans les trafics en tous genres ; et le développement des échanges d'informations et de renseignements entre les services compétents. Des discussions ont eu lieu entre les États concernant la mise en œuvre de cet accord, mais à ce jour ces engagements n'ont pas été opérationnalisés. ²⁷²

D'autres types de plateformes ont été mises en place au niveau régional qui visent plus spécifiquement à faciliter la coopération et l'échange d'information entre pays sur les questions relatives à la lutte contre le trafic illicite de migrants et plus largement contre la migration irrégulière. Au niveau régional, par exemple, Frontex a mis en place en 2010 la Communauté du renseignement Frontex-Afrique qui offre un cadre pour l'échange d'information et d'expertise avec 26 États africains sur les questions de migration irrégulière, y compris la criminalité transnationale organisée. En septembre 2017, Frontex lançait un nouveau projet visant à renforcer la Communauté du renseignement Frontex-Afrique à travers l'établissement de « cellules d'analyse des risques » dans divers pays d'Afrique. Des cellules de collecte et d'analyse d'information sur ces questions ont depuis été ouvertes dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest, y compris au Niger, ²⁷³ au Ghana ²⁷⁴ et au Sénégal. ²⁷⁵ D'autres cellules devraient être ouvertes en Gambie, au Nigeria, en Guinée et au Mali. Leur rôle est de collecter, d'analyser et de partager tous types d'informations relatives à la criminalité transfrontalière de manière à soutenir la capacité des États à répondre à ces défis.

Il est nécessaire, d'une part, de s'assurer que les États mettent en œuvre leurs engagements en matière de coopération ; et d'autre part de développer d'autres types de mécanismes de coopération visant à faciliter la lutte contre le trafic illicite de migrants entre les États le long de la route de la Méditerranée centrale. D'autres exemples de mesures possibles dans ce sens incluent le développement de nouveaux mécanismes permettant aux États concernés d'échanger des informations ; l'élaboration, au niveau régional, de protocoles d'enquête et de plans d'action destinés à promouvoir une conception commune du trafic illicite de migrants et des réponses communes face à ce phénomène ; la désignation d'agents de liaison chargés de coordonner les demandes d'assistance et d'information ; la création de centres de coopération transfrontaliers ²⁷⁶ et les programmes d'échange entre officiers, agents ou magistrats de différents pays visant à faciliter l'échange d'expérience entre praticiens. ²⁷⁷

²⁷¹ Protocole d'accord sur le renforcement de la coopération en matière de sécurité et de surveillance des frontières communes entre l'État de Libye, la République du Niger, la République du Soudan et la République du Tchad, Article 1.

²⁷² Entretiens avec des acteurs dans le secteur du renforcement des frontières en Libye (juin 2020).

²⁷³ Frontex, Frontex opens first risk analysis cell in Niger, 27 novembre 2018: <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/frontex-opens-first-risk-analysis-cell-in-niger-HQloKi>.

²⁷⁴ "Immigration Service opens risk analysis cell to bolster intel gathering", dans GhanaWeb, 31 janvier 2019, <https://www.ghanaweb.com/GhanaHomePage/NewsArchive/Immigration-Service-opens-risk-analysis-cell-to-bolster-intel-gathering-719554>.

²⁷⁵ Frontex, *Frontex opens Risk Analysis Cell in Senegal*, 13 juin 2019, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/frontex-opens-risk-analysis-cell-in-senegal-6nkN3B>.

²⁷⁶ L'OIM a par exemple mis en place un centre de coopération police, gendarmerie et douane (CCPGD) dans trois pays de la sous-région (Sénégal, Mali, Mauritanie). L'objectif principal du CCPGD est de faciliter le partage d'information et de connaissance dans le domaine de la gestion des frontières en regroupant les agents des services des trois pays dans le même bâtiment. A plus long terme, l'initiative pourrait conduire à une meilleure coopération sur le plan opérationnel.

²⁷⁷ Par exemple, un projet financé par le Comité d'allocation des ressources sur la migration (MIRAC) et mis en œuvre par l'OIM en 2020 vise précisément à renforcer les mécanismes de collaboration transfrontaliers et régionaux en partenariat avec les services nationaux de gestion des frontières le long de la route de la Méditerranée centrale. L'objectif de cette composante est de relever le niveau de coopération et d'échange d'information entre les services de gestion des frontières afin de faciliter la coordination des opérations de lutte contre le trafic illicite de migrants. Le projet prévoit notamment des visites d'étude pour les directeurs des services de gestion des frontières, qu'il s'agisse de la police, des douanes ou de la gendarmerie, dans les pays concernés par le projet, à savoir le Mali, le Niger, la Libye et l'Algérie.

L'échange de bonnes pratiques en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants est également encouragé par le Protocole contre le trafic illicite de migrants.²⁷⁸

7.7. Formation et coopération technique

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants met également l'accent sur la formation des agents compétents dans le domaine de la lutte contre le trafic illicite de migrants – qu'il s'agisse des agents des services d'immigration, de militaires, d'officiers de police, de garde-côtes ou de garde-frontière.²⁷⁹ Les formations, qui peuvent être organisées en partenariat avec les organisations internationales ou les organisations non-gouvernementales compétentes, ou même par d'autres États dans un cadre bilatéral,²⁸⁰ ne manquent pas dans la région.

Tous les acteurs organisent des formations couvrant un large éventail de sujets, de sorte qu'il serait difficile d'en donner un aperçu ici. Un grand nombre de formations dispensées par les organismes de l'Union européenne comme EUCAP ou EUBAM Libya ou dans le cadre de projets financés par le Fonds fiduciaire de l'UE visent à renforcer les capacités des autorités à réprimer le trafic illicite de migrants. Cela comprend notamment les formations organisées pour les autorités policières ou judiciaires en termes de lutte contre la criminalité transnationale organisée, l'identification des groupes criminels organisés, les techniques d'enquête, la détection des trafiquants et des personnes objet de trafic, la procédure pénale ou les modes de coopération internationale à disposition. D'autres formations portant sur la gestion des migrations visent plus particulièrement les autorités qui sont en première ligne quand il s'agit de répondre aux mouvements de population, notamment les garde-frontières ou les garde-côtes. Les sujets abordés vont alors de la bonne gestion des frontières (OIM) à la lutte contre la fraude documentaire (OIM, ONUDC, EUCAP) en passant par le domaine du maintien de l'ordre en mer, notamment pour prévenir le trafic et la traite ou pour conduire des opérations de recherche et de sauvetage en mer (Opération Sofia, Frontex). Un troisième volet assez important et privilégié par plusieurs organisations des Nations Unies concerne les aspects qui ont trait à la protection des migrants (OIM, OHCHR, MANUL), des réfugiés (HCR), des victimes de la traite (OIM, ONUDC, OIT) ou encore des victimes de violence basée sur le genre (UNFPA).

Considérant l'intérêt croissant pour les questions relatives à la criminalité transnationale organisée il est clair qu'il existe encore des besoins en formation importants à cet égard, qu'il s'agisse de différencier entre différents types de criminalité transnationale organisée, de renforcer les capacités des autorités en matière de techniques d'enquête, ou de les sensibiliser aux questions relatives à la protection des migrants objet de trafic illicite ou victimes de la traite, entre autres sujets. La lutte contre le trafic illicite de migrants et la traite des personnes devrait être intégrée de manière plus systématique dans le cursus de formation des agents, y compris dans la formation initiale, par exemple au niveau des écoles nationales de police.

²⁷⁸ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 10.1.

²⁷⁹ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 14.

²⁸⁰ Plusieurs mémorandums d'entente entre l'Algérie et le Niger ont été signés en 2017 qui prévoient notamment un renforcement de la coopération entre les deux pays en matière de police, y compris à travers l'organisation par les autorités algériennes de formations pour les autorités nigériennes (http://www.mae.gov.dz/news_article/4671.aspx).

Ceci dit, si les formations sont nécessaires, nombre d'acteurs interrogés dans le cadre de cette recherche ont cependant déploré le manque de coordination entre les acteurs qui organisent les formations ; le fait que de nombreuses formations ne sont pas nécessairement basées sur une véritable évaluation des besoins des participants, et donc pas nécessairement adaptées aux besoins des agents ; et le fait que les formations sont essentiellement dispensées par des acteurs internationaux.²⁸¹ A cet égard, il pourrait être envisagé de former des experts nationaux en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants et la traite des personnes qui pourraient dispenser des formations sur le long terme et faciliter l'appropriation nationale.

7.8. Collecte, gestion, analyse et partage d'information

La collecte, la gestion, l'analyse et le partage de l'information concernant les mouvements migratoires est un aspect essentiel de la lutte contre le trafic illicite de migrants. Le manque d'information en matière de migration ainsi que la nécessité d'obtenir davantage de données fiables en la matière ont été relevés par de nombreux acteurs.²⁸² Cependant, les autorités des pays le long de la route de la Méditerranée centrale n'ont ni les ressources, ni les capacités technique et matérielle de collecter et d'analyser les données liées aux mouvements migratoires et au trafic illicite de migrants. Plusieurs initiatives ont été prises pour assurer la gestion et le partage d'information au niveau régional et international. Les outils qui permettent la gestion de ces informations sont mis à disposition par différentes organisations.

Au Mali et au Niger, par exemple, EUCAP soutient la mise en place du Système d'information policière en Afrique de l'Ouest (SIPAO), une base de données policière régionale qui inclut des infractions, des identités de criminels, des procédures pénales ou des documents d'identité volés. Le système SIPAO est déployé à plusieurs niveaux. Au niveau national, il facilite la centralisation, la gestion, l'échange et l'analyse des informations de police provenant de tous les services chargés de l'application de la loi ; au niveau régional, il offre une plateforme d'échange électronique d'information de police au niveau de la CEDEAO (et la Mauritanie) ; au niveau international, enfin, il permet de se connecter aux données de police mondiales d'INTERPOL (I-24/7). Le système permet donc aux autorités de saisir des informations et de rechercher des informations mises à disposition au niveau régional et international.

D'autres initiatives portées par l'ONUDC ou l'OIM visent à faciliter la collecte et l'échange d'information sur des questions liées à la migration irrégulière et la criminalité transnationale organisée. L'ONUDC a par exemple créé un nouvel observatoire sur le trafic de migrants visant à suivre les tendances et les itinéraires du trafic de migrants en Afrique de l'Ouest et du Nord.²⁸³ L'OIM a également déployé son système d'information et d'analyse de données sur la migration (MIDAS) au Mali et au Niger. MIDAS n'a pas été développé pour lutter spécifiquement contre le trafic illicite de migrants mais les informations collectées participent à la gestion des flux migratoires et peuvent contribuer à l'identification de cas de trafic illicite.

²⁸¹ Entretiens avec des représentants d'organisations internationales et non-gouvernementales au Niger et au Mali (février-mars 2020).

²⁸² Voir par exemple OIM, *Migration data on the Central Mediterranean Route: What do we know?*, GMDAC Briefing Series: Towards safer migration in Africa : Migration and Data in Northern and Western Africa, 2015 ; OIM et UA, *Africa Migration Report. Challenging the Narrative*, 2020, pp. 27-33.

²⁸³ Conseil de sécurité, *Application de la résolution 2491 (2019) du Conseil de sécurité. Rapport du Secrétaire général, S/2020/275*, 6 avril 2020, para. 33.

Pour lutter plus efficacement contre le trafic illicite de migrants, il conviendrait donc de renforcer les capacités dont disposent les autorités en matière de collecte, d'analyse et d'échange d'information sur ce type de mouvements. Reste que la mise en place de telles initiatives est un travail de longue haleine qui demande des ressources considérables, qu'il s'agisse de la mise en place d'un cadre juridique, de l'installation des terminaux, du développement des systèmes ou de la formation des agents. Les progrès dans ce domaine sont donc relativement limités.

7.9. Garantir la protection des personnes faisant l'objet de trafic illicite

Une autre dimension fondamentale de la lutte contre le trafic illicite de migrants, malheureusement trop souvent négligée, a trait aux mesures destinées à protéger les migrants qui font l'objet de trafic, qui peuvent également être victimes de violations des droits de l'homme et d'exploitation. Les risques qu'encourent les migrants sont connus dans une large mesure ; les incidents ont notamment lieu lors de la traversée du désert, au passage des frontières, dans les centres de détention en Libye et au moment de la traversée de la Méditerranée. L'un des objectifs du Protocole contre le trafic illicite de migrants, tel qu'énoncé à l'article 2, est précisément de protéger les droits des migrants et de prévenir les pires formes d'exploitation qui sont souvent liées au trafic illicite de migrants. Au niveau législatif, les États parties au protocole sont notamment tenus de conférer le caractère de circonstances aggravantes des infractions relatives au trafic illicite de migrants à tout comportement mettant en danger ou risquant de mettre en danger la vie ou la sécurité des migrants concernés, ou conduisant à un traitement inhumain ou dégradant de ces migrants, y compris à des fins d'exploitations.²⁸⁴ Les États ont également l'obligation de prendre toutes les mesures appropriées pour protéger les personnes qui font l'objet d'un trafic illicite contre la mort, la torture ou d'autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants ;²⁸⁵ pour accorder aux migrants une protection adéquate contre toute violence pouvant leur être infligée par les auteurs du trafic ;²⁸⁶ et pour accorder une assistance appropriée aux migrants dont la vie ou la sécurité sont mises en danger par le fait qu'ils sont l'objet de trafic.²⁸⁷ L'obligation des États de protéger les migrants existe aussi sous les droits de l'homme. En vertu du droit à la vie, dont il est spécifiquement fait mention dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants, les États sont par exemple dans l'obligation de porter secours aux migrants en situation de détresse, pour autant qu'ils soient en mesure de le faire.²⁸⁸

La question des mesures prises pour protéger les migrants se pose dans le cadre de la traversée du désert, l'une des étapes les plus meurtrières sur la route de la Méditerranée centrale. L'une des mesures envisagées par le Protocole contre le trafic illicite de migrants est la mise en place de programmes d'information pour sensibiliser le public concernant les risques liés à la migration et au fait de recourir à des trafiquants.²⁸⁹ D'autres types d'initiatives sont cependant envisageables. Dans un contexte où le nombre de personnes abandonnées par les trafiquants au nord du Niger était en augmentation, en octobre 2016, l'OIM lançait une nouvelle initiative de recherche et de sauvetage dans le désert, en collaboration avec la Direction générale de la protection civile. Les opérations de recherche et sauvetage sont effectuées à la fois de manière proactive, à travers des sorties organisées régulièrement dans le désert, et de manière réactive au moment de la réception d'une alerte par les équipes sur le terrain.²⁹⁰

²⁸⁴ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 6.3. Voir également République du Niger, *Loi No. 2015-36 du 26 mai 2015 relative au trafic illicite de migrants*, Article 16.

²⁸⁵ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 16.1.

²⁸⁶ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 16.2.

²⁸⁷ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 16.3.

²⁸⁸ Anne T. Gallagher et Fiona David, *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, p. 566.

²⁸⁹ Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 15.1.

²⁹⁰ Plus de 1'700 personnes ont été sauvées dans le désert entre 2016 et 2019.

Selon les témoignages reçus, une partie des abus à l'encontre des migrants commis le long de la route de la Méditerranée centrale sont le fait des agents de l'État. La responsabilité pour ces actes en incombe aux autorités qui doivent s'assurer que de tels actes ne sont pas commis, à travers la formation des agents et en s'assurant que ceux qui en sont responsables soient traduits devant la justice. Au niveau des frontières, il s'agit notamment d'assurer que les autorités respectent le principe de non-refoulement. Au niveau des centres de détention en Libye, le Service de la lutte contre l'immigration illégale a donné des instructions exigeant que les détenus soient traités humainement, mais les problèmes continuent. Comme l'ont indiqué plusieurs interlocuteurs rencontrés dans le cadre de cette recherche, une priorité en matière de protection devrait être la fin du système de détention en place en Libye, qui est essentiellement une forme de détention arbitraire du moment que les migrants n'ont pas la possibilité de faire recours.²⁹¹ Une autre priorité devrait être l'enregistrement systématique des personnes interceptées ou secourues en mer au moment du débarquement et la mise en place de mécanismes permettant d'identifier et d'orienter les personnes concernées vers les services appropriés. Plutôt qu'en détention, les migrants qui ont fait l'objet de trafic devraient être transférés dans un lieu où ils seront à l'abri de toute violation grave des droits de l'homme. Des mesures de protection adaptées pourraient permettre aux migrants objet de trafic de jouer un rôle actif dans les enquêtes et les poursuites relatives aux affaires de trafic illicite, en particulier lorsqu'il existe des circonstances aggravantes. Les migrants qui acceptent de témoigner contre les trafiquants représentent en effet pour les enquêteurs la meilleure source d'information sur ce type de pratiques ; cependant, il ne semble pas y avoir de mesures particulières qui permettraient d'assurer la coopération des migrants et ceux-ci sont soit remis à l'OIM, au Mali et au Niger, ou renvoyés dans les centres de détention en Libye comme indiqué plus haut.

7.10. Répondre aux causes profondes de la migration irrégulière

Malgré les moyens importants qui ont été mis en œuvre et les ressources investies à cet effet, les mesures visant à lutter contre le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale n'ont pas permis d'endiguer complètement le phénomène. Il est largement reconnu que le trafic illicite de migrants répond à une demande – le fait que des personnes veulent migrer, dans la plupart des cas pour des raisons économiques, et qu'ils ne peuvent pas le faire par des voies régulières ; d'où le recours à des trafiquants. Lorsque l'on tente de s'en prendre uniquement à l'offre en matière de trafic illicite de migrants sans toucher à la demande, ou en d'autres termes, sans s'attaquer aux causes profondes des migrations irrégulières, les passeurs vont se contenter d'adapter leurs modes opératoires. Les mouvements le long de la route de la Méditerranée centrale se sont en partie redirigés vers la route de la Méditerranée orientale, mais il est probable qu'ils reviendront en direction de l'Italie dès lors que les conditions le permettront. Pour être durable et efficace, une stratégie de lutte contre le trafic illicite de migrants doit également remédier aux causes du problème et aux facteurs qui poussent des individus à quitter leur foyer. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants impose ainsi aux États de promouvoir ou renforcer, selon qu'il convient, « des programmes de développement et une coopération aux niveaux national, régional et international, en tenant compte des réalités socioéconomiques des migrations, et en accordant une attention particulière aux zones économiquement et socialement défavorisées, afin de s'attaquer aux causes socioéconomiques profondes du trafic illicite de migrants,

²⁹¹ La loi libyenne stipule en effet que la détention pour entrée illégale dans le pays ne devrait pas dépasser une période de trois mois. Voir Libye, *Law No. (6) of 1987 on organizing the entry, residence, and exit of foreigners in Libya*, Article (20). On parle de détention arbitraire si la détention se prolonge sans justification et sans que les personnes concernées aient la possibilité de porter leur cas devant une cour qui a effectivement le pouvoir de mettre un terme à la détention.

telles que la pauvreté et le sous-développement ».²⁹² Pour s'attaquer aux causes profondes des problèmes qui poussent autant de personnes à entreprendre un périple aussi dangereux, il faut renforcer la démocratie, développer une économie inclusive, créer des emplois, et garantir à tout un chacun l'accès à des services de base, entre autres choses. Le défi est de taille, certes, mais trop peu de projets dans ce sens ont été mis en place comparé aux efforts entrepris pour tenter de stopper la migration.

En outre, les mesures visant à répondre aux causes profondes de la migration devraient être accompagnées d'une augmentation des voies régulières de migration vers l'Europe. Cela inclut notamment des mesures pour développer la mobilité de la main d'œuvre, faciliter le regroupement familial, élargir les options de mobilité universitaire, ou augmenter le nombre de places de réinstallation disponibles pour les réfugiés. Sans ce type de mesures visant à réduire la demande pour les services offerts par les trafiquants de migrants, les flux migratoires vont continuer, mais par d'autres routes plus dangereuses pour les migrants et plus chères, ce qui au final profite aux trafiquants eux-mêmes.

²⁹² Protocole contre le trafic illicite de migrants, Article 15.3.

Conclusion

Le trafic illicite de migrants est un phénomène extrêmement complexe, considéré au niveau international comme une forme de criminalité transnationale organisée. Non seulement les États ont le droit de savoir qui se trouve sur leur territoire et d'édicter des règles relatives à l'entrée, au séjour et à la sortie de leur territoire, dans le plein exercice de leur souveraineté ; mais il est clair également que les mouvements incontrôlés de personnes présentent un risque pour la sécurité des États. Conscients des conséquences d'une gestion inefficace des frontières, les gouvernements concernés – en Algérie, en Libye, au Mali et au Niger – se sont engagés à lutter contre le trafic illicite de migrants le long de la route de la Méditerranée centrale. Des mesures prises depuis 2015 ont effectivement conduit à une diminution des flux migratoires irréguliers depuis l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe en passant notamment par la Libye, mais l'impact sur les réseaux responsables de trafic illicite de migrants, comme le présent rapport le démontre, demeure difficile à estimer.

Les États le long de la route de la Méditerranée centrale ont déjà acquis une expérience significative en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants, mais davantage pourrait être fait en coopération avec toutes les parties prenantes, y compris les organisations internationales et non-gouvernementales. Sur la base d'une analyse de la situation dans la région, plusieurs pistes dans ce sens ont été esquissées dans le présent rapport, concernant par exemple le développement de cadres législatifs et politiques relatifs à la lutte contre le trafic illicite de migrants dans chaque pays, qui présente un juste équilibre entre criminalisation des trafiquants et protection des migrants ; l'harmonisation des dispositions criminalisant le trafic illicite de migrants ; le renforcement des mesures visant à détecter les plus hauts responsables en matière de trafic illicite de migrants ; le renforcement des contrôles aux frontières d'une manière à faciliter la circulation légitime des personnes tout en maintenant la sécurité aux frontières ; la mise en place, au niveau national, de cadres de coordination interinstitutionnelle entre toutes les autorités concernées par les questions relatives au trafic illicite de migrants ; le renforcement de la coopération entre pays ; le développement des capacités des autorités à lutter contre le trafic illicite de migrants et à répondre aux besoins des personnes faisant l'objet de trafic ; un effort plus systématique en termes de collecte, d'analyse et de partage d'informations liées à la migration irrégulière et au trafic illicite de migrants ; et la mise en place de mesures visant à garantir la protection des personnes faisant l'objet de trafic illicite.

Il est clair cependant que les mesures visant à restreindre la migration irrégulière, y compris en luttant contre le trafic illicite de migrants, alimentent la demande pour ce type de services permettant aux migrants de contourner les obstacles. Il s'agit là d'un cercle vicieux dont il est difficile de sortir, à moins d'adopter une approche beaucoup plus holistique qui prennent en compte toutes les dimensions relatives à la migration irrégulière et au trafic illicite de migrants. Cela inclut, en particulier, la mise en place de mesures visant à répondre aux causes profondes de la migration irrégulière, y compris l'augmentation des voies régulières de migration. A défaut d'investir dans ce sens, il est à craindre que le trafic illicite de migrants ne continue à croître, faisant planer une menace d'autant plus grande pour la sécurité des États.

Bibliographie

Abebe, Tsion Tadesse, Migration policy frameworks in Africa, ISS Africa Report 2, décembre 2017.

Abebe, Tsion Tadesse, Securitization of migration in Africa. The case of Agadez in Niger, ISS Africa Report 20, décembre 2019.

Adepoju, Aderanti, "Migration Management in West Africa within the context of ECOWAS Protocol on Free Movement of Persons and the Common Approach on Migration: Challenges and Prospects, dans *Regional Challenges of West African Migration: African and European Perspectives*, édité by Marie Trémolières, 2009, pages 17-48.

Altai Consulting, Irregular migration between West Africa, North Africa and the Mediterranean, 2015.

Andersson, Ruben, "Europe's failed 'fight' against irregular migration: ethnographic notes on a counterproductive industry, *Journal of Ethnic and Migration Studies*, Vol. 42, No. 7, 2016, pp. 1055-1075.

Andersson, Ruben, "Hardwiring the Frontier? The Politics of Security Technology in Europe's 'Fight Against Illegal Migration.'" *Security Dialogue* 47, 2016, pp. 22-39.

Benantar, Abdennour, « Sécurité aux frontières : Portée et limites de la stratégie algérienne », dans *L'année du Maghreb*, No. 14, 2016, pp. 147-163.

Bird, Lucia, Smuggling in the time of COVID-19. The impact of the pandemic on human-smuggling dynamics and migrant-protection risks, *The Global Initiative against Transnational Crime*, avril 2020.

Brachet, Julien, "Manufacturing Smugglers: From Irregular to Clandestine Mobility in the Sahara", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 676, No. 1, mars 2018.

Bredeloup, Sylvie et Olivier Pliez, *The Libyan Migration Corridor*, Migration Policy Institute, 2011.

Campana, Paolo, "Out of Africa: The organization of migrant smuggling across the Mediterranean", *European Journal of Criminology*, Vol. 15, No. 4, 2018, pp. 481-502.

Carling, Jorgen, "West and Central Africa", dans *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base*, OIM, 2016, pp. 25-53.

Centre International Pour le Développement des Politiques Migratoires (ICMPD) et Organisation internationale pour les Migration (OIM), *A Survey on Migration Policies in West Africa*, 2015.

Commission européenne, *A study on smuggling of migrants. Characteristics, responses and cooperation with third countries. Final Report*, septembre 2015.

Conseil de sécurité, Application de la résolution 2491 (2019) du Conseil de sécurité. Rapport du Secrétaire général, S/2020/275, 6 avril 2020.

Conseil de sécurité, Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011), S/2019/914, 9 décembre 2019,

Conseil de sécurité, Rapport final du Groupe d'experts créé en application de la résolution 2374 (2017) du Conseil de sécurité sur le Mali et reconduit par la résolution 2432 (2018), S/2019/636, 7 août 2019.



Conseil de sécurité, Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créée par la résolution 1973 (2011) du Conseil de sécurité, S/2018/812, 5 septembre 2018.

Conseil de sécurité, Application de la résolution 2380 (2017). Rapport du Secrétaire général, S/2018/807, 31 août 2018.

Conseil de Sécurité, Rapport final du Groupe d'experts créé en application de la résolution 2374 (2017) du Conseil de sécurité sur le Mali, S/2018/581, 9 août 2018.

Conseil de sécurité, Application de la résolution 2380. Rapport du Secrétaire général, S/2017/761, 7 septembre 2017.

Conseil de sécurité, Rapport final du Groupe d'experts sur la Libye créé par la résolution 1973 (2011), S/2017/466, 1 juin 2017.

Conseil de sécurité, Rapport présenté par le Secrétaire général en application de la résolution 2240 (2015) du Conseil de sécurité, S/2016/766, 7 septembre 2016.

Djallil, Lounnas, The links between Jihadi organizations and illegal trafficking in the Sahel, MENARA Working Papers 25, novembre 2018.

El Kamouni-Janssen, Floor, Ezzeddine, Nancy et Jalel Harchaoui, From abuse to cohabitation: A way forward for positive migration governance in Libya, The Global Initiative against Transnational Crime and Clingendael, octobre 2019.

El Kamouni-Janssen, Floor, Shadeedi, Hamzeh et Nancy Ezzeddine, Local security governance in Libya. Perceptions of security and protection in a fragmented country, CRU Report, octobre 2018.

El Kamouni-Janssen, Floor, Only God can stop the smugglers. Understanding human smuggling networks in Libya, CRU Report, février 2017.

Europol, Migrant smuggling in the EU, février 2016.

Fargues, Philippe et Sara Bonfanti, When the best option is a leaky boat: why migrants risk their lives crossing the Mediterranean and what Europe is doing about it", Policy Brief 2014/05, Migration Policy Centre, octobre 2014.

The Financial Action Task Force (FATF), Money Laundering Risks Arising from Trafficking in Human Beings and Smuggling of Migrants, juillet 2011.

Frontex, Risk Analysis for 2020, mars 2020.

Frontex, Risk Analysis for 2019, février 2019.

Frontex, Risk Analysis for 2018, février 2018.



Frontex, Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report 2017, février 2018.

Frontex, Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report 2016, avril 2017.

Frontex, Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report 2015, janvier 2016.

Gallagher, Anne T. et Fiona David, *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014

The Global Initiative against Transnational Organized Crime and Clingendael, *The Human Conveyor Belt Broken. Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, mars 2019.

The Global Initiative against Transnational Crime, *Responding to the Human Trafficking-Migrant Smuggling Nexus, with a focus on the situation in Libya. Policy Note*, juillet 2018.

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, *Libya: a growing hub for Criminal Economies and Terrorist Financing in the Trans-Sahara*, Policy Brief, mai 2015.

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, *Smuggled Futures: The dangerous path of the migrant from Africa to Europe. A Research Report*, mai 2014.

Global Public Policy Institute (GPPI) and Regional Mixed Migration Secretariat (RMMS), *Protection Fallout. How Increasing Capacity for Border Management Affects Migrants' Vulnerabilities in Niger and Mali*, novembre 2017.

de Haas, Hein, "The Myth of Invasion: the inconvenient realities of African migration to Europe", dans *Third World Quarterly*, Vol. 29, No. 7, 2008, pp. 1305-1322.

Haut-Commissariat aux réfugiés (HCR) et Centre pour les migrations mixtes (MMC), 'On this journey, no one cares if you live or die'. Abuse, protection, and justice along routes between East and West Africa and Africa's Mediterranean Coast, juillet 2020.

HCR, *Mixed Migration Trends in Libya: Changing Dynamics and Protection Challenges. Evolution of the Journey and Situations of Refugees and Migrants in Southern Libya*, février 2017.

HCR, *Mixed Migration: Libya at the Crossroads. Mapping of Migration Routes from Africa to Europe and Drivers of Migration in Post-revolution Libya*, novembre 2013.

Hoffmann, Anette, Meester, Jos et Hamidou Manou Nabara, *Migration et marchés à Agadez. Alternatives économiques à l'industrie migratoire*, CRU Report, octobre 2017.

International Centre for Migration Policy Development (ICMPD), *The Strength to Carry On. Resilience and Vulnerability to Trafficking and Other Abuses among People Travelling along Migration Routes to Europe*, 2019.



International Crisis Group (ICG), Garder le trafic sous contrôle dans le Nord du Niger, Rapport Afrique 285, 6 janvier 2020.

Labdelaoui, Hocine, La gestion des frontières en Algérie, CARIM Rapports de recherche 2008/02, 2008.

Labdelaoui, Hocine, La politique algérienne en matière d'émigration et d'immigration, CARIM notes d'analyse et de synthèse 2005/13, 2005.

Maiga, Djibo, Le cadre juridique de la migration irrégulière au Niger, CARIM Notes d'analyse et de synthèse 28. Robert Schuman Centre for Advanced Studies, 2010.

Micallef, Mark, Shifting sands – Libya's changing drug trafficking dynamics on the coastal and desert borders, European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, 2019.

Micallef, Mark, The Human Conveyor Belt: trends in human trafficking and smuggling in post-revolution Libya, The Global Initiative against Transnational Organized Crime, mars 2017.

Micallef, Mark, Farrah, Raouf, Bish, Alexandre et Victor Tanner, After the Storm. Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali, The Global Initiative against Transnational Organized Crime, 2019.

Micallef, Mark et Tuesday Reitano, Human smuggling and Libya's political end game, Institute for Security Studies and The Global Initiative against Transnational Crime, janvier 2018.

MMC, What makes refugees and migrants vulnerable to detention in Libya? A microlevel study of the determinants of detention, MMC Research Report, décembre 2019.

MMC, Navigating borderlands in the Sahel. Border security governance and mixed migration in Liptako-Gourma, MMC Research Report, novembre 2019.

MMC, Players of many parts: The evolving role of smugglers in West Africa's migration economy, Briefing paper, mai 2019.

MMC, Fraught with Risk. Protection concerns of people on the move across West Africa and Libya, MMC Research Paper, mai 2018.

Molenaar, Fransje, Conflict-sensitive and humane migration management in the Sahel, CRU Policy Brief, décembre 2018.

Molenaar, Fransje, Why the EU should help former smugglers get a job. An integrated approach for Agadez (and beyond), CRU Policy Brief, avril 2018.

Molenaar, Fransje, Feuille de route pour une gestion migratoire durable au Sahel: enseignements d'Agadez, CRU Policy Brief, novembre 2017.

Molenaar, Fransje, Irregular migration and human smuggling networks in Niger, CRU Report, février 2017.



Molenaar, Fransje, Tubiana, Jérôme et Clotilde Warin, Caught in the middle. A human rights and peace-building approach to migration governance in the Sahel, CRU Report, décembre 2018.

Molenaar, Fransje et Floor El Kamouni-Janssen, Turning the tide. The politics of irregular migration in the Sahel and Libya, CRU Report, février 2017.

Molenaar, Fransje, Ursu, Anca-Elena, Tinni, Bachirou Ayouba, Hoffman, Anette et Jos Meester, Une ligne dans le sable. Feuille de route pour une gestion de la migration durable à Agadez, CRU Report, octobre 2017.

Molenaar, Fransje et Nancy Ezzedinne, Southbound Movement to Niger. An analysis of changing dynamics and policy responses, CRU Report, décembre 2018.

Molenaar, Fransje, Ursu, Anca-Elena et Bachirou Ayouba Tinni, Opportunités de gouvernance locale pour une gestion durable de la migration à Agadez, octobre 2017.

Moretti Sebastien, "Transit Migration in Niger. Stemming the Flows of Migrants, but at What Costs?", Migration and Society: Advances in Research 3, 2020.

Organisation internationale pour les migrations (OIM), Migration in West and North Africa and across the Mediterranean. Trends, risks, development and governance, 2020.

OIM, Migrants and their vulnerability to human trafficking, modern slavery and forced labour, 2019.

OIM, Profil de la gouvernance de la migration: la République du Mali, mai 2018.

OIM, Four Decades of Cross-Mediterranean Undocumented Migration to Europe. A Review of the Evidence, 2017.

OIM, Rapport de mission sur l'évaluation des routes migratoires du 19-25 Juillet 2017, 2017.

OIM, Assessing the risks of migration along the Central and Eastern Mediterranean Routes: Iraq and Nigeria as Case Study Countries, 2016.

OIM, Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base, 2016.

OIM, Migration data on the Central Mediterranean Route: What do we know?, GMDAC Briefing Series: Towards safer migration in Africa : Migration and Data in Northern and Western Africa, 2015.

OIM et HCR, COVID-19 and mixed population movements: emerging dynamics, risks and opportunities. A UN-HCR/IOM discussion paper, 14 mai 2020.

OIM et Union africaine (UA), Africa Migration Report. Challenging the Narrative, 2020.



ONUDDC, La contribution de l'Office des Nations Unies Contre la Drogue et le Crime à la Stratégie Intégrée des Nations Unies pour le Sahel, 2018.

ONUDDC, Global Study on Smuggling of Migrants, 2018.

ONUDDC, Stratégie régionale de lutte contre la traite de personnes et le trafic illicite de migrants 2015-2020, 2015.

ONUDDC, Corruption and the Smuggling of Migrants, 2013.

ONUDDC, International Framework for Action to Implement the Smuggling of Migrants Protocol, 2012.

ONUDDC, Transnational Organized Crime Fact Sheet. Smuggling of migrants – The harsh search for a better life, 2012.

ONUDDC, The Role of Organized Crime in the Smuggling of Migrants from West Africa to the European Union, 2011.

ONUDDC, A short introduction to migrant smuggling, 2010.

ONUDDC, Toolkit to Combat Smuggling of Migrants, 2010.

ONUDDC, Organized Crime and Irregular Migration from Africa to Europe, juillet 2006.

Phillips, Melissa, "Managing a Multiplicity of Interests. The Case of Irregular Migration from Libya", Migration and Society: Advances in Research 3, 2020.

Philipps, Melissa et Antje Missbach, "Economies of transit: exploiting migrants and refugees in Indonesia and Libya." International Journal of Migration and Border Studies, Vol. 3, No. 2/3, 2017, pp. 139-157.

REACH, Mixed migration routes and dynamics in Libya. The impact of EU migration measures on mixed migration in Libya, avril 2018.

Reitano, Tuesday, «A Perilous but Profitable Crossing: The Changing Nature of Migrant Smuggling through sub-Saharan Africa to Europe and EU Migration Policy (2012-2015)», The European Review of Organised Crime, Vol. 2, No. 1, 2016.

Reitano, Tuesday et Peter Tinti, Survive and advance. The economics of smuggling refugees and migrants into Europe, ISS Paper 289, novembre 2015.

RMMS, Before the Desert. Conditions and Risks on Mixed Migration Routes through West Africa. Insights from the Mixed Migration Monitoring Mechanism Initiative (4Mi) in Mali and Niger, 2017.

RMMS, Mixed Migration in West Africa. Data, Routes and Vulnerabilities of People on the move. Extended Summary, août 2017.



Sanchez, Gabriella, *Beyond Militias and Tribes: The Facilitation of Migration in Libya*, Robert Schuman Centre for Advanced Studies 2020/09, 2020.

Sanchez, Gabriella, *Five Misconceptions About Migrant Smuggling*, Policy Brief 2018/07, Migration Policy Centre, mai 2018.

Sanchez, Gabriella, « Critical Perspectives on Clandestine Migration Facilitation : An Overview of Migrant Smuggling Research », *Journal on Migration and Human Security*, Vol. 5, No. 1, 2017, pp. 9-27.

Sanchez, Gabriella, *Border Crossings and Human Smuggling*, Londres et New York, Routledge, 2015.

Sanchez, Gabriella et Luigi Achilli, *Stranded : The Impacts of COVID-19 on Irregular Migration and Migrant Smuggling*, 2020/20, Robert Schuman Centre for Advanced Studies et Migration Policy Centre, mai 2020.

Shaw, Mark et Fiona Mangan, *Illicit Trafficking and Libya's Transition*, Peaceworks 96, United States Institute of Peace, 2014.

Shelley, Louise, "Human Smuggling and Trafficking into Europe", Migration Policy Institute, février 2014.

Tinti, Peter et Tom, Westcott, *The Niger-Libya corridor. Smugglers' perspectives*, ISS Paper 299, novembre 2016.

Tubiana, Jérôme et Claudio Gramizzi, *Lost in Trans-Nation. Tubu and Other Armed Groups and Smugglers along Libya's Southern Border*, Small Arms Survey, décembre 2018.

Tubiana, Jérôme, Warin, Clotilde et Gaffar Mohammad Saeneen, *Multilateral Damage. The impact of EU migration policies on central Saharan routes*, CRU Report, septembre 2018.

United Nations Counter-Terrorism Committee Executive Directorate (UNCTED), *Identifying and exploring the nexus between human trafficking, terrorism, and terrorism financing*, 2019.

UNICEF, Libya. *Solitary journeys of unaccompanied and separated children in Libya. Mobility, protection risks and support mechanisms*, 2018.

UNICEF et IOM, *Harrowing Journeys. Children and youth on the move across the Mediterranean Sea, at risk of trafficking and exploitation*, 2017.

Union européenne, *Needs assessment study for the development and implementation of legislation and strategies to counter migrant smuggling covering Côte d'Ivoire, the Gambia, Guinea and ECOWAS*, juillet 2018.



UNSMIL-OHCHR, Desperate and dangerous: Report on the human rights situation of migrants and refugees in Libya, décembre 2018.

USAID, Human trafficking, smuggling and governance in Libya: implications for stability and programming, mai 2020.

Uzelac Ana, Incoherent Agendas. Do European Union migration policies threaten regional integration in West Africa?, Clingendael Policy Brief, juin 2019.

Wolfram, Lacher, Organized crime and conflict in the Sahel-Sahara region, The Carnegie Papers, septembre 2012.



Quartier Badalabougou Rue Gamal A Nasser, Porte 756

B.P.288-Bamako, Mali

Tél. : +223 20 22 76 97/+223 20 22 76 98

Courriel : iombamako@iom.int

Site Web : mali.iom.int